



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap



## In-between green

ANALYS AV FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR EN TEMPORÄR PARK I HAGSTORP, MALMÖ

Författare: Jens Bengtsson

Självständigt arbete • 30 hp

Landskapsarkitektprogrammet • Alnarp 2014

In-between green - analys av förutsättningarna för en temporär park i Hagstorp, Malmö

In-between green - analysis of the conditions for a temporary park in Hagstorp, Malmö

Författare: Jens Bengtsson

Handledare: Mattias Qviström, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Btr handledare: Allan Gunnarsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Christine Haaland, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträ. Examinator: Marie Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Master Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0775

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2014

Omslagsbild: Illustration av författaren

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Foto och illustrationer: Jens Bengtsson (om inget annat anges)

Nyckelord: mellanrum, temporär park, grönmård, förtätning, Malmö

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning



## Innehållsförteckning

Sammandrag	4
Abstract	4
Inledning	5
Bakgrund	8
Syfte och mål	9
Metod och material	9
Disposition	11
Teoretisk inspiration	12
Referensexempel	15

## Det vardagliga landskapet 20

Grönska i nordöstra Malmö	20
Från betesmark till ödemark	25
Hagstorp idag	27

## Det visionära landskapet 30

Tidigare planer	30
Nordöstra Malmös nya hotspot	32
I väntan på framtidens Hagstorp	35

## Det juridiska landskapet 37

Lov till park	37
Markföreningar	39
Rädslan för ett permanent provisorium	41
Möjliga aktörer	42

## Parken i mellanrummet 44

Strategi Hagstorp	44
Hagstorp 2-5 år	52
Hagstorp 10år -	57

Diskussion	60
Litteratur	61

## Sammandrag

Målet med detta examensarbete är att få en större förståelse för det temporära landskapets förutsättningar i staden och hur man inom planeringen kan använda stadens mellanrum till gröna ändamål tills dess de permanenta strukturerna finns på plats. Uppsatsen tar utgångspunkt i Hagstorp i nordöstra Malmö, ett grönskande f.d. koloniområde vilket legat öde sedan slutet på 1990-talet men som nu åter är aktuellt som ett möjligt förtätningsområde i ett stationsnära läge. Syftet med uppsatsen är att undersöka förutsättningar och möjligheter till en temporär park samt ta fram ett övergripande förslag på hur en temporär park i Hagstorp skulle kunna utformas.

Med hjälp av litteraturstudier, arkivstudier, intervjuer och observationer diskuteras förutsättningarna i Hagstorp utifrån tre olika teman; det vardagliga landskapet, det visionära landskapet och det juridiska landskapet. Det vardagliga landskapet behandlar den historiska utvecklingen i Hagstorp och hur platsen används idag. Det visionära landskapet beskriver och analyserar de framtida planerna för området men även hur dessa planer förändrats historiskt. I det sista temat diskuteras möjligheten till en temporär park utifrån en juridisk aspekt, bl.a. förutsättningar i Plan och Bygglagen och Miljöbalken.

Studien visar på att det finns flera osäkerhetsfaktorer som påverkar möjligheten att etablera en temporär park och som gör det mindre lämpligt att göra långsiktiga investeringar i Hagstorp. Den kanske viktigaste frågan handlar om hur länge mellanrummet kommer att bestå innan byggplanerna kan sätta igång? Å andra sidan visar studien att det på kort sikt är möjligt att skapa intressanta parkkvaliteter i Hagstorp. Genom att utveckla den vegetation som redan finns samt etablera mobila strukturer i form av aktivitetsytor och stadsodling vore det möjligt att etablera en temporär park i Hagstorp utan att binda upp stora investeringar i marken.

## Abstract

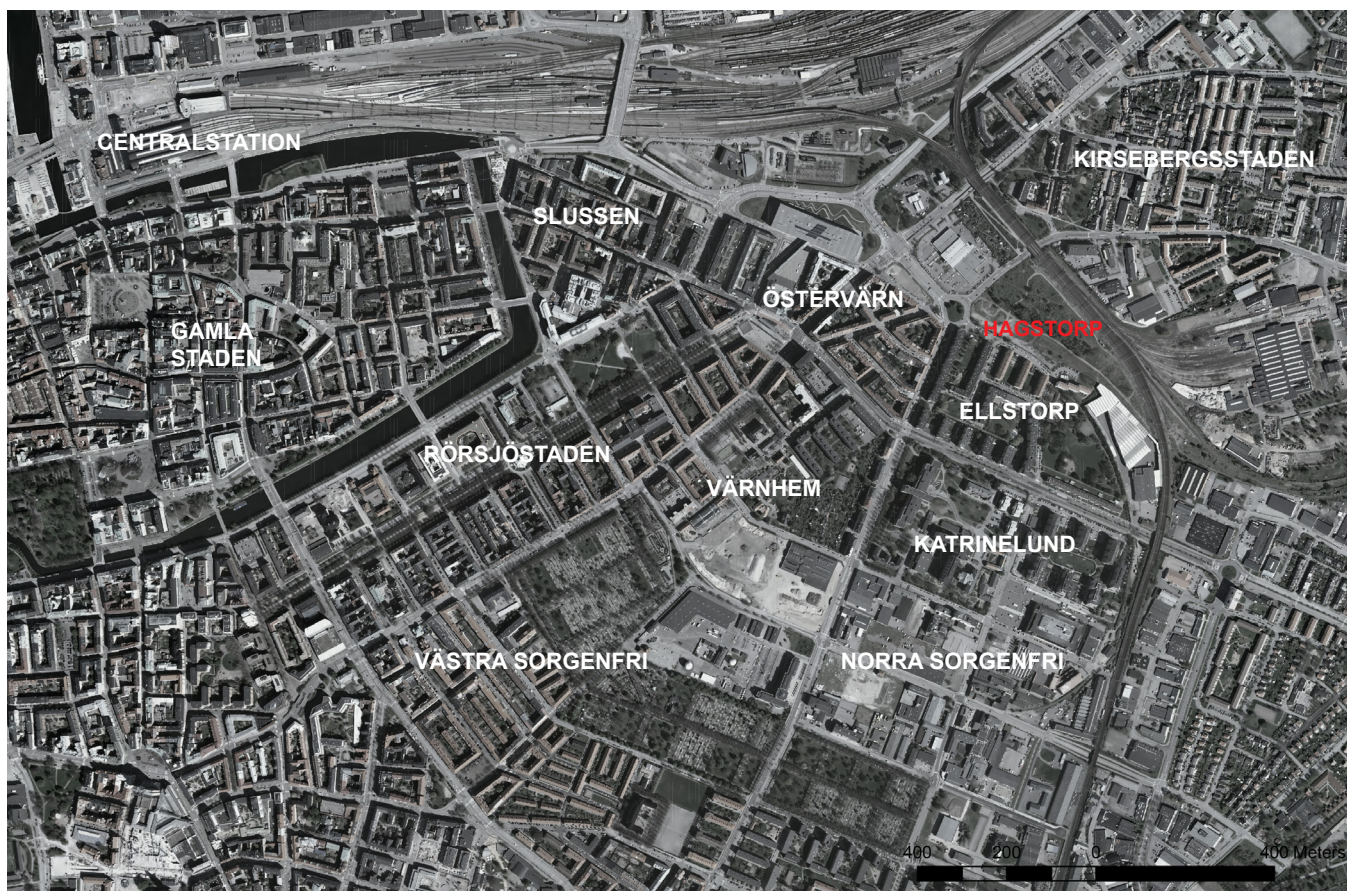
The aim of this master thesis is to discuss and explore the possibilities of in between spaces and in what way these spaces can be used and designed as temporary parks while waiting for the future permanent development. The case study takes place in Hagstorp, a former allotment and railway area in the northeastern part of Malmö, Sweden. Hagstorp has been deserted since the late 90s, but has recently gained renewed interest as a possible densification area close to the new train station Östervärn. In addition to discussing Hagstorp as a possible site for a temporary park, this study also presents a general design proposal for such a park.

Using literature studies, archive studies, interviews and observations the site of Hagstorp is elaborated into three different themes: the everyday landscape, the visionary landscape, and the legal landscape. The everyday landscape addresses the historical development of Hagstorp and what kind of activities that are taking place on the site today. The visionary landscape deals with the future programming of the site but also how these plans have changed over the years. The last theme concerns the legal aspects of establishing a temporary park in Hagstorp in relation to Swedish planning law.

The study shows that there is a great deal of uncertainties concerning the site, for example when it will be developed, that influence the possibility of a temporary park. These uncertainties makes investments in a long term design proposal less likely or even inappropriate. On the other hand the study suggest that it would be possible to create park qualities in a short term perspective. By developing and maintenance of the already existing tree and shrub layer and by using mobile structures for urban farming, it would be possible to establish a temporary park in Hagstorp without large investments bounded to the site.



**Fig.1** Orienteringskarta över nordöstra Malmö. Hagstorp markerat i rött. Ortofoto publicerat med tillstånd av Malmö stad via Lars GB Andersson, SLU



## Inledning

*Redan på avstånd skimtar man de höga björkarna. Ett stråk av träd som antyder var gränsen mellan koloniområdet och det idag betydligt mer öde, gamla järnvägsområdet. En hel del har förändrats sen jag var här sist, järnvägsområdet är inte lika öde längre. Ett kluster av byggbodars har ställts upp vid Södra bulltoftavägen och Qpark har gjort om den karga ruderatmarken till parkeringsyta. Längre in i området är det mesta sig likt. Det är skördetid för päron, någon har våghalsigt klättrat upp i ett träd och plockar nu frukterna samtidigt som han balanserar fram på grenarna. Möter flera hundägare som släppt sina hundar fria. Som en 4 ha stor hundrastplats. Här och var ligger uppsnitslad kabelisolering, en biprodukt från utvinning av metallskrot. Till skillnad från förr finns inga tecken på att någon skulle bo här. En liten eldhärd men inget mer. Inga tält. Inga husvagnar. (Fältanteckningar, observation 20130924)*

Scenen är hämtad från en septemberdag i Hagstorp. Hagstorp ligger i nordöstra delen av Malmö precis vid gränsen till det som ingår i stadsdelen Innerstaden. (se fig. 1-2) Känslan när man befinner sig i Hagstorp, är att staden på sätt och vis slutar här. Bortanför Hagstorp, längre nordost, ligger kontinentalbanan som en materialiserad gräns för de centrala delarna av staden. På andra sidan järnvägen ligger Kirsebergsstaden som med sina pittoreska gatuhus och lummiga smågator närmast har karaktären av en småstad. Hagstorp utgör ett typiskt exempel på ett mellanrum, d.v.s en plats som av någon anledning blivit över, övergivits eller lämnats orörd i väntan på en framtida användning. I Malmö, en stad som gått från industriproduktion till kunskapsproduktion, har det funnits gott om denna typ av ytor. Centralt belägna tomter har lämnats öde när tillverkningen lagts ner, platser där idag nya aktiviteter äger rum och fyller det hålrum som industrierna lämnade efter sig. De många mellanrum som finns runt om i staden har olika livshistorier, olika skäl till varför just de kommit att bli över eller väntar på att fyllas med nya funktioner. En del bidar sin tid, väntar på att konjunkturen ska vända uppåt eller att stadsbyggnadstrender ska vändas till dess fördel. Andra mellanrum tycks hopplöst fångade i ett geografiskt läge där närheten till järnväg



**Fig.2** Orienteringskarta över Hagstorsområdet. Fastighetsgräns markerat i rött. Ortofoto publicerat med tillstånd av Malmö stad via Lars GB Andersson, SLU Alnarp.



eller större vägar gör det mindre troligt att området inom överskådlig tid kan komma att bebyggas. För den förra kategorin kommer mellanrummets strategiska potential förr eller senare att återupptäckas. Det är egentligen det som händer nu med Hagstorp. Sedan något år tillbaka arbetar Stadsbyggnadskontoret i Malmö med en fördjupad översiktsplan för Kirseberg (i fortsättningen FÖP Kirseberg) där Hagstorp utgör ett av kärnområdena. Kommunens arbete med fördjupade översiktsplaner, planprogram och slutligen detaljplan och bygglov vittnar om att mellanrummets tid snart kan vara förbi. Å andra sidan kan man aldrig veta när en plats faktiskt upphör att vara mellanrum förrän man tagit det första spadtaget och kanske inte ens då. Som jag senare kommer visa tycks mellanrummets tid alltid vara kort när väl visionen om platsens framtid etablerats.

Inte sällan är stadens mellanrum relativt gröna platser. Delvis bortglömda av människan får naturen fritt spelrum och kan långsamt låta kolonisera mellanrummet med gräs och örter och senare med buskar och träd. Hagstorp är ett exempel på ett mellanrum med gröna kvalitéer, området har fram till slutet på 1990-talet använts som koloniområde vilket man knappast kan undgå när man idag besöker platsen. Stadens invånare fortsätter att skörda frukter och bär på samma sätt som de dåvarande koloniägarna gjorde. Hagstorp är inte en plats som bara väntar på en framtida exploatering, de många upptrampade stigarna och alla hundägare som jag stött på under mina besök på platsen vittnar om att detta är en välanvänd plats. Men Hagstorp skulle kunna vara mycket mer, platsens gröna kvalitéerna kan utvecklas, fler funktioner och aktiviteter kan få ta plats samtidigt som den vilda karaktären bevaras. Den här uppsatsen tar utgångspunkt i platsen Hagstorp, berättar dess historia, om gårdagen, om framtiden och framförallt om det som skulle kunna ta plats däremellan.





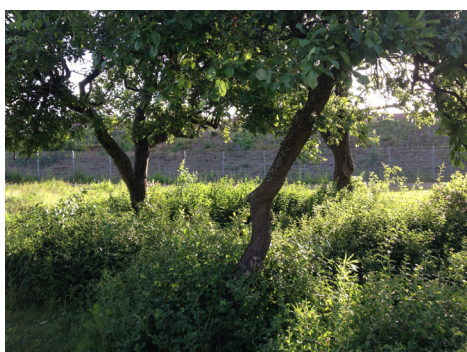
Vegetationskaraktärer i Hagstorp under höst, vår och sommar.

**Fig. 3-4.** Björkskogsdungen i mitten av området.

**Fig. 5-6.** Högt örtskikt i norra delen.

**Fig. 7-9.** Vattenfylld sänka i nordöstra delen som torrläggts under våren.

**Fig. 10-11.** Frukträd i Hagstorp.



## Bakgrund

Malmö har genom sina centralt belägna parker gjort sig känt som parkernas stad. Grunden för Malmös rykte är naturligtvis de storslagna parker som anlades runt och strax efter sekelskiftet. Tidningsurklipp från 1930-talet visar att Malmös parker hade en så pass stor attraktionskraft att människor norrifrån reste till Malmö bara för att besöka parkerna. Kvantitativt sett hade Malmö långt in på 1950-talet, en hög andel parkyta per invånare (Pehrsson 1986). Pildammsparken, Slottsparken och Kungsparken utgör onekligen även idag en stor tillgång för Malmöborna, relativt stora centralt belägen områden med plats för varierad grönska men även för olika sociala aktiviteter.

Malmös rykte som parkernas stad rimmar å andra sidan dåligt med dagens kvantitativa tillgång på grönyta i staden. Statistiska centralbyrån (2010) har tagit fram en jämförelse av Sveriges tio största tätorter som visar att Malmö har den överlägset lägsta andelen grönyta per person, 153 m<sup>2</sup> per person. Norrköping, som har näst lägst, har 251 m<sup>2</sup> per person. Samma studie visar även att andelen grönmark per person i Malmö minskat mellan åren 2000 – 2005. Tittar man på nettoförändringen av vegetationsgrad är Malmö den stad där minskningen är som allra störst, 1,5%.

Enligt förslaget till den nya översiktsplanen 2012 ska Malmös framtida stadsutveckling ske efter principen "tätt och grönt" (Malmö stadsbyggnadskontor 2013, s. 17). Mot bakgrund av att andelen grönmark per person faktiskt minskat kan man fråga sig om inte Malmös stadsutveckling snarare pekar mot den täta och hårdgjorda staden. Visionen om den täta och gröna staden är tydlig men finns det tillräckliga strategier för att uppnå dessa mål? Översiktsplanen beskriver vidare att det krävs ett nytänkande för att tillgodose stadens behov av grönska. Stadens markanvändning behöver effektiviseras och bli mer flexibelt. På samma sätt som bebyggelsen förtätas skulle även stadens grönska kunna förtätas och skapa förutsättningar för nya vistelseytor på strategiska platser i stadens struktur. Därigenom skulle visionen om den täta och gröna staden vara möjlig att uppnå (Malmö stadsbyggnadskontor 2013, s. 34f.).

En viktig förutsättning för Malmös förtätningsvision är att det finns gott om restytor och mellanrum i stadens struktur. Stadens mellanrum har både en rumslig och tidsmässig avgränsning. Medan den rumsliga avgränsningen utgörs av mer eller mindre tydliga element: vägar, byggnader, åkrar, järnvägar, kan mellanrummets tid vara desto svårare att bedöma. Mellanrummet tar kanske sin början i att en industri eller järnvägslinje läggs ner, efter några år av vanskötsel rivs byggnaderna och den lågsamma men effektiva koloniseringen av vegetation påbörjas. I takt med att träden och buskarna växer börjar stadens styrande inse mellanrummets potential för andra typer av verksamheter. Ett planprogram arbetas fram, detaljplaner upprättas och bygglov ges. Platsen försätts i ett slags väntläge som ofta innebär att stadens markresurser står outnyttjade.

I Malmö, där politikerna har satt upp en gräns för hur långt staden ska få växa, kommer tillgången på mark och hur den ska användas förmodligen bli en allt hetare potatis i den fortsatta politiska diskussionen. I förslaget till ÖP 2012 utgör yttre Ringvägen Malmös framtida gräns mot den omgivande jordbruksmarken. Översiktsplanen anger att den övergripande prioriteringen är att Malmö ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen (Malmö stadsbyggnadskontor 2013, s. 7). I konkurrensen om marken finns inte bara grönskan, utan även förskolor och fler bostäder för unga är ytkrävande funktioner som kräver sin del av stadens markresurser. Utifrån detta perspektiv menar t.ex. landskapsforskaren Mattias Qviström att mellanrummen utgör en resurs som Malmö stad och dess invånare inte har råd att lägga på fåfot:



*En viktig samhällsresurs går förlorad om områden i väntläge ignoreras; med de högt ställda krav på uthållig samhällsutveckling, ökad andel grönområden, bevarad jordbruksmark och förtätad stad som dagens översiktsplan för Malmö ställer, har vi inte råd att ignorera väntans landskap. De flyktiga och för den framstegsinriktade planeringen så svårångade områden måste lyftas fram: att en plats endast kommer att finnas under ett eller ett par års tid är ett ohållbart argument för att betrakta den som mindre värdefull inom planeringen (Qviström 2009, s. 212).*

### Syfte och mål

Syftet med den här uppsatsen är att utreda förutsättningar och möjligheter till en temporär park i Hagstorp samt att ta fram ett övergripande förslag på hur en sådan park skulle kunna utformas. Förutsättningarna i Hagstorp kommer undersökas utifrån tre olika teman: det vardagliga landskapet, det visionära landskapet och det juridiska landskapet.

Målet med uppsatsen är att få en större förståelse för det temporära landskapets förutsättningar i staden och hur man inom stadsplanering kan använda dessa platser till gröna ändamål tills dess de permanenta strukturerna finns på plats.

### Metod och material

Mitt val av plats för den här uppsatsen grundar sig både på personliga och professionella erfarenheter. Jag har tidigare bott i närheten av Hagstorp och under flera år haft området som närmaste grönområde. Under våren 2013 fick jag dessutom möjlighet att praktisera på Stadsbyggnadskontoret i Malmö där man precis hade påbörjat arbetet med FÖP Kirseberg i vilken Hagstorpsområdet ingår. Intresset för platsen vaknade på allvar när jag insåg hur många olika intressen som kolliderade och aktualiserades när man började planera för framtiden. Bara det faktum att i stort sett ingen på dessa möten ställde frågan om man kanske skulle bevara Hagstorps gröna karaktär. Inte minst med tanke på att kommunens kommande översiktsplan visade, att där Hagstorp idag ligger kommer staden ha en framtida brist på grönområden, var och är fortfarande väldigt intressant. Jag började leta mer litteratur, pratade med tjänstemän och rotade i stadsbyggnadskontorets arkiv med syftet att undersöka Hagstorps historia och den framtid som utarbetades under mötena. Efter ett tag började jag få upp ögonen för det ingenmansland som präglade Hagstorp i dryga 15 år, ett slags mellanrum som av allt att döma skulle fortsätta åtminstone ett antal år till innan FÖP Kirseberg och detaljplaner skulle vara klara. Tanken väcktes att mellanrummets tid skulle kunna användas till en temporär park.

De metoder jag har använt mig av i uppsatsen är litteraturstudier, intervjuer, observationer och till viss del arkivstudier. Alla dessa metoder har en kvalitativ karaktär som ger ett djup, en förståelse kring det specifika mellanrummet som finns i Hagstorp. Den kvalitativa metoden har fördelen att man i större utsträckning kan "kliva in" in i mellanrummet och förstå dess speciella förutsättningar. (Öhlander 1999, s. 20f). Varje mellanrum har sin historia och framtid. Min uppsats begränsar sig till att undersöka och föreslå åtgärder för landskapet i Hagstorp. Samtidigt tror jag inte att mitt arbete enbart har betydelse för Hagstorp som mellanrum. Liknande förutsättningar kan naturligtvis finnas på andra ödetomter i staden och förhoppningen är att mitt arbete kan bidra till en förståelse för de komplexa relationer som ofta präglar stadens mellanrum.

Inledningsvis studerades Hagstorp utifrån en vid horisont. Allt som kunde kopplas till mellanrum i allmänhet och Hagstorp i synnerhet var av intresse. En del sökningar i olika databaser som *Web of science* gjordes också med ett spretigt resultat. Mycket av mitt material hittade jag istället i arkivet på stadsbyggnadskontoret i form av planeringsunderlag och med hjälp av min handledare Mattias Qviström. Arkivstudierna har framförallt bidragit till berättelsen om Hagstorps historia men även vilka tidigare planer det har funnits för området.

Utifrån resultatet av litteraturstudien, intervjuerna och observationerna valde jag ut ett antal faktorer som tycktes ha stor betydelse för Hagstorp som mellanrum. Faktorer som jag valt att sammanfatta i rubrikerna: det vardagliga, det visionära och det juridiska landskapet. De förutsättningar som jag valt att studera utgör med andra ord ett urval som hade kunnat vara mycket större. Exempelvis har riskerna med en park i närheten av järnvägen kontinentalbanan där det ibland transporteras farligt gods inte studerats närmare, vilket man naturligtvis hade behövt göra om förslaget skulle bli verklighet.

De observationer som jag gjort har huvudsakligen tjänat till att förstå platsens vardagslandskap. Vilka använder platsen och vilka spår lämnar de efter sig, har varit viktiga frågor som har besvarats genom observationerna. Under arbetet med uppsatsen har jag besökt Hagstorp vid minst tio tillfällen, ofta har besöken skett under dagtid men åtminstone vid två tillfällen har jag besökt Hagstorp under morgon och kvällstid. Skillnaden på dygnet har inte varit så stor, möjligtvis har det varit några fler hundägare vid kvällsbesöken. Platsbesöken har även gjorts under olika årstider, under höst, tidig vår och försommar. En del av besöken har bara handlat om att jag haft vägarna förbi, tagit ett foto eller noterat något annat intressant. Men mitt intresse för Hagstorp började inte med detta arbete. Åtminstone sen 2006 har jag regelbundet besökt området för att jogga, plocka frukt eller bara se vad som hänt med platsen sen sist. Vid ett par tillfällen har jag under arbetet med uppsatsen vistas längre på platsen (ca 1 timme) och dokumenterat mina intryck i fältanteckningar. Dessa har sedan renskrivits och ligger till grund för uppsatsen.

Valet av intervjupersoner bygger på de samtal och diskussioner med tjänstemän jag hade under min praktik på Stadsbyggnadskontoret. Intervjuernas karaktär har varit olika. De flesta har åtminstone till en inledning genomförts med öppna frågor för att sedan glida in mot mer konkreta frågor. Ibland har intervjuerna blivit lite väl hypotetiska, där informanterna fått ge kvalificerade gissningar om t.ex. markförordningar i Hagstorp eller hur lång tid det kan ta innan FÖP Kirseberg är klar. I det sammanhanget är det viktigt att påpeka att tjänstemännen har intervjuats mot bakgrund av sina erfarenheter i det kommunala planeringsarbetet snarare än att de representerar den officiella hållningen för Malmö stad.

Sammanlagt har 5 intervjuer gjorts inom studien. De intervjuade är Anna Westman, Jurist på Stadsbyggnadskontoret, Rebecka Kärrholm och Viktoria Morén, Jurister på Fastighetskontoret, Lars Böhme, Projektledare FÖP Kirseberg Stadsbyggnadskontoret, Rolf Larsson, Regionchef Jernhusen, Sten Göransson, landskapsarkitekt på Gatukontoret. Allan Gunnarsson, som varit min biträdande handledare förekommer också som muntlig källa i uppsatsen.



Utöver dessa intervjuer har jag haft e-post kontakt med Torbjörn Håkansson, miljöinspektör på Miljöförvaltningen i Malmö, Ulrika Lundqvist, tidigare Planarkitekt i Malmö, Andrea Hjärne-Dalhammar, Jurist på Miljöförvaltningen i Malmö och Jens Ekander, bygglovshandläggare på Stadsbyggnadskontoret.

Intervjuerna har spelats in och transkriberats selektivt. Anledningen till varför inte allt material transkriberats är att intervjuerna framförallt haft ett vägledande syfte, d.v.s. visa på vilka faktorer som jag måste undersöka vidare för att förstå förutsättningarna för en temporär park i Hagstorp. I de fall som det transkriberade materialet återges i uppsatsen har informanten kontaktats och fått möjlighet att kontrollera transkriptionen. Intervjuerna har pågått i ca 1 timme. En viktig avgränsning för arbetet är att inga intervjuer gjorts med brukarna, de som använder Hagstorp idag för olika ändamål. Vid mina besök har jag ibland träffat på personer som oftast uttryckt sig positivt om området men negativt om stadsbyggnadskontorets exploateringsplaner. Det hade naturligtvis varit väldigt intressant att göra intervjuer med brukare men jag har valt bort detta av tidsbrist.

### Disposition

Uppsatsen är indelad i fyra huvudkapitel. Det första, *Det vardagliga landskapet* inleds med ett avsnitt om grönska och parker i nordöstra Malmö. Därefter följer en historisk beskrivning av Hagstorps utveckling från sent 1700-tal till idag. I det sista avsnittet diskuteras dagens användning och hur markägaren ställer sig till dessa aktiviteter.

I det andra kapitlet, *Det visionära landskapet*, presenteras de planer för bebyggelse som man bl.a arbetar med i FÖP Kirseberg. Här diskuteras även tidsaspekten för området, när kan man förvänta sig att exploateringen kan komma igång och hur de tidigare planerna för området sett ut.

Det tredje kapitlet, *Det juridiska landskapet*, handlar om de förutsättningar som regelverket ställer för etablerandet av tillfälliga strukturer i Hagstorp. Kapitlet tar även upp markägarens syn på temporära åtgärder och vilka som skulle kunna sköta och driva en temporär park.

I det sista fjärde kapitlet, *Parken i mellanrummet*, presenteras ett övergripande förslag på en temporär park i Hagstorp.

### Teoretisk inspiration

En viktig utgångspunkt för den här uppsatsen är att landskapet ständigt förändras. Ibland kan förändring te sig ytterst långsam och närmast omärklig, som när nya arter vandrar in och koloniserar en ödetomt. I andra fall ter den sig mera drastisk och omvälvande, som när en bit åkermark äts upp och vävs in i den urbana strukturen. Landskapets benägenhet till förändring präglas av en rad olika processer och relationer som något förenklat kan delas upp i naturliga och kulturella. Vegetationens långsamma succession i ett mellanrum har sin kulturella motsvarighet i de planeringsdokument som bit för bit bygger upp visionen och förväntningarna på hur platsen i framtiden kommer att användas. Landskapets föränderlighet är beroende av dessa båda processer; av människans vilja att omdefiniera ett landskap och av de förutsättningar som naturen ger.

Inspirationen till den här uppsatsen har hämtats från en rad olika källor. Det finns ingen övergripande teori eller text som väglett arbetet utan det är snarare mångfalden av inspirationskällor som visat vägen. Tiden har varit ett viktigt tema under arbetets gång. En av de författare som träffande beskriver tidsaspekter och landskapets förändringsbenägenhet är kulturgeografen Torsten Hägerstrand:

*Det finns ett landskap, som vi inte kan se. Ändå kan vi i vår föreställning ge det en besynnerlig realitet av ungefär samma slag som fortsättningen på ett schackspel, sedan partiet avancerat ett stycke. Över varje bit mark vilar detta osynliga landskap som en förändringsrisk. Vi vet exempelvis, att en åkerruta mellan Stockholm och Uppsala eller mellan Malmö och Landskrona hotas av stadsbebyggelse, medan en åkerruta i Småland hotas av granskog. Det osynliga landskapet är viktigt därför att ur det fälles det materiella landskapet i sinom tid ut, och när det ögonblicket är inne är det som regel för sent att göra något åt obehagliga överraskningar (Hägerstrand 1991, s 19).*

För platser som Hagstorp, vars användning inte riktigt är definierad tycks nuet överskuggas både av såväl det förgångna som det kommande. Tiden är på många sätt mer påtaglig i ett mellanrum jämfört med i stadens övriga rum. Hagstorps många fruktträd vittnar om dåtiden när platsen ännu användes som koloniområde medan tidningsartiklarna om den nya stadsdelen sätter framtidens Hagstorp på agendan. Möjligheterna för vad Hagstorp kan bli i framtiden tycks oändliga, men vad som händer idag verkar inte röna samma intresse. Samtidigt som vi gärna vill se framtidens möjligheter i ett landskap som Hagstorp är det tydligt att mellanrummens landskap präglas av osäkerhet för när framtiden kommer iscensättas. Mattias Qviström (2009) har i studier av Malmös stadsrandslandskap visat på hur visioner om stadsexpansion format det stadsnära vardagslandskapet under decennier. Han beskriver utvecklingen av Toftanäs som redan 1980 formulerades som ett av kommunens verkligt stora expansionsområden. Inom en snar framtid skulle ett intensivt byggande ta fart och forma Malmös nya stadsdel. Något intensivt byggande blev det emellertid inte tal om. Först 25 år senare börjar framtidens Toftanäs skönjas bortom vid horisonten och då i form av ytkrävande matvarukedjor och elektronikvaruhus. Den snara befolkningstillväxt som förväntades 1980 har i mångt om mycket uteblivit. Qviström visar på att framtidens planer kastar en skugga över det stadsnära vardagslandskapet, planer som påverkar och begränsar de möjligheter och aktiviteter som landskapet annars hade kunnat rymma. Han konstaterar att det finns ett glapp mellan planeringens etappindelade perspektiv och det ständigt närvarande vardagslandskapet. Det faktiska landskapet finns alltid där, förändras och utvecklas genom att det används av olika aktörer, medan planeringens visioner redan befinner sig i det framtida landskapet.

En annan författare som arbetar med tidsaspekter inom planering är James Corner (2004). Corner beskriver hur tidsprocesser (*processes over time*) utgör ett viktigt tema inom dagens planering. Han menar att urbaniseringen genomsyras och formas av en rad olika processer, t.ex. kapitalackumulering, avregleringar, globalisering, ekologi etc. Om vi vill förstå stadens framväxt och de relationer staden ger upphov till måste vi undersöka dessa processer. Studier av urbaniseringens processer och hur de samspelar öppnar upp för en annan typ av stadsbyggnad som visar på hur de olika processerna påverkar det urbana rummet och hur man kan planera och designa med dessa i åtanke.

Mellanrummen är en del i stadens framväxt. Dessa platser är inte resultatet av en medveten strategi, utan snarare en effekt eller produkt av samhällets planeringsambitioner (Saltzman 2009). När planeringsdirektiven arbetas fram är det omöjligt att förutse om och när en industri eller järnvägssträckning kommer läggas ner. Mellanrummen blir därför en ofrånkomlig följd av att vi vill planera och reglera stadsbebyggelsen. Själva uppkomsten av mellanrummet kan sägas vara resultatet av en kapitalackumulation som ännu inte nått den kritiska nivå som gör det intressant att exploatera området. Men man kan tänka sig många andra processer som formar och upprätthåller stadens mellanrum. Utvecklingen av konjunktur, stadsbyggnadsideal, planeringsdirektiv, juridik eller t.o.m. ett områdes rykte, kan vara exempel vars processer är viktiga att undersöka för att kunna närma sig en förståelse av mellanrummet som en del i stadens utveckling. Studier av dessa processer kan även bidra till förståelse för när mellanrummet kan tänkas upphöra och vad man skulle kunna göra med platsen under tiden.

Betraktat från kommunens planeringsdokument framstår mellanrummen som lite bortglömda och innehållslösa platser. Ofta målade som vita ytor på en översiktskarta markerade med ett *U* för utredningsområde. Mellanrummens innehållslöshet är inte sällan bedräglig. Inte minst har mellanrum visat sig vara platser där det oväntade och annorlunda kan äga rum. I en studie från Berlin har Kenny Cupers och Markus Miesson (2002) dokumenterat mellanrum och ödetomter där verksamheter idag tar plats, fjärran från det ändamål de från början planerades för. Gemensamt för många av dessa platser är att de saknar programmering, d.v.s. en tydlig funktion platsen förväntas fylla. Genom frånvaron av program skapas en möjlighet, ett kryphål om man så vill, för olika aktörer och grupper att själva definiera platsens innehåll. Elisabeth Högdahl (2003) har i sin doktorsavhandling visat på hur sådana kryphål i stadens struktur kan vara en viktig möjlighet för beteenden och aktiviteter som annars har svårt att hitta utrymme i staden. Över huvudtaget tycks mellanrum utgöra platser för aktiviteter som saknar plats i våra städer idag. Många av stadens överblivna platser fyller idag viktiga funktioner som tillflyktsort för växter och djur som trängts ut från stadens övriga grönområden. Ruderatarter som gynnas av kontinuerliga störningar kan här hitta en livsmiljö i utfyllnadsmassor och gamla banområden.

Allt fler forskare har på senare tid uppmärksammat den outnyttjade resurs som många ödetomter och mellanrum är exempel på. Németh och Langhorst (under utgivning) menar på att staden måste betraktas som ett fenomen i kontinuerlig förändring och att en temporär användning av stadens mellanrum kan vara en modell som bättre svarar mot stadens förändringsbenägenhet. Istället för att satsa på storskaliga och permanenta lösningar kan temporär användning vara en form av mer realistisk och pragmatisk modell för stadsutveckling, därigenom kan mellanrummen såväl idag som i framtiden bli en värdefull tillgång för staden. Författarna menar på att stadens ödetomter i större utsträckning skulle kunna bidra och utvecklas i



riktning mot olika ekologiska processer såsom infiltrationsytor för dagvatten, men även i socialt hänseende, som mötesplats för marginaliserade grupper vilka ofta bor i närheten av mellanrummens landskap.

Mellanrummens möjlighet att fungera som mötesplats eller park för stadens marginaliserade grupper är en viktig aspekt i sammanhanget. Loughran (2014) beskriver t.ex. hur parkerna i amerikanska städer, från att under lång tid varit kopplade till en demokratisk idétradition nu blivit mer associerade som ett privilegium för eliten. Loughran tar High Line i Manhattan som exempel och menar på att det finns en ojämlikhet i fördelningen av parker i staden som kan kopplas till klass och etnicitet. Den historiska bristen på parker i låginkomstområden förstärks dessutom ytterligare av minskade investeringar jämfört med andra delar av staden. Det kritiska perspektivet som Loughran beskriver stämmer relativt väl in på den del av Malmö som det här arbetet inriktar sig på. De östra delarna av Malmö har länge tillhört de stigmatiserade och fattigare delarna av staden. Som jag kommer visa längre fram har man trots årtionden av medvetenhet om bristerna i grönstruktur inte lyckats åtgärda problemen.

En annan viktig inspirationskälla har varit projektet *Urban catalyst* (Oswalt m.fl. 2006). Forskarna inom detta projekt har gjort studier av temporär användning i fem europeiska storstäder och visat på att det temporära kan fungera som en viktig katalysator för områdets fortsatta stadsutveckling. Artikelförfattarna menar att stadens mellanrum är ett resultat av stadsutvecklingsprocesser, framkallat av strukturella, ekonomiska och sociala förändringar. Anledningarna till varför en ödetomt inte exploateras kan vara lika många som disparata. Vikande marknad, markföreningar med dyra saneringsåtgärder och bullerproblematik är några exempel på anledningar till att marken kan ligga för fåfot under år eller decennier. Men även kulturella och sociala faktorer kan spela in, menar Oswalt, som att området har ett dåligt rykte eller inte anses tillräckligt attraktivt.

I en del fall som Oswalt beskriver har den temporära användningen fått en stor betydelse för den framtida programmeringen av platsen, i andra fall har den provisoriska användningen upphört när det åter blivit lönsamt att exploatera området. Oavsett vilken utgången blir, har den temporära användningen genererat ett mervärde till platsen under en tid som den annars hade stått öde. Den temporära användningen arbetar upp ett socialt och kulturellt kapital som inte sällan kan omsättas i ekonomiska termer. Platsen får en identitet som i sin tur kan generera högre mark och bostadspriser. Oswalt sammanfattar det som att temporär användning kan komplettera den traditionella planeringsmodeller och erbjuda en möjlighet till experiment för hur den framtida staden ska utvecklas:

*Temporary uses are a neglected potential; they can play a strategic role as an addition to capital oriented urban development. It is often the sites that fall through and fail from a traditional planning viewpoint that become breeding ground for new ideas. New fields of experimentation are created precisely there, where the model described above fails or is delayed for years or even decades. An urban wasteland is not only an oasis for rare species of plants and animals and several eccentric urban ecologists; it is also the nucleus of a different type of urbanism (Oswalt m.fl. 2006, s. 282)*

Samtidigt som temporär användning kan ha många fördelar i ett stadsutvecklingsperspektiv pekar Oswalt på att det finns flera osäkerhetsfaktorer som gör många markägare tveksamma till temporär användning. Framförallt gäller detta rädslan för att inte bli av med det temporära programmet när väl utvecklingen av fastigheten blir aktuell.

Markägarens rädsla och motvilja till temporära aktiviteter kan med andra ord vara en begränsning för en effektiv markanvändning inom staden, inte minst med tanke på att lagstiftningen i många länder är inriktad på ägarens rättigheter. Kantzow och Oswalt (2005, s. 697) menar att den europeiska planeringslagstiftningen ofta inte rymmer den flexibilitet som krävs för ett effektivt utnyttjande av stadens mellanrum. Ett undantag är Nederländerna där man har en lagstiftning som i vissa fall prioriterar användningen av platsen framför ägandet. Om en fastighet står outnyttjad under minst ett år kan en tredje part göra anspråk på att få nyttja fastigheten utan att riskera rättsliga följder. Kantzow och Oswalt menar att risken för att fastigheten kan ockuperas har lett till att fastighetsägare skapat en anti-ockupationsfond (Anti-Kraak) som hyr ut fastigheter till låga kostnader. Lagstiftningen i Nederländerna sätter med andra ord ett tryck på markägaren att hitta temporära lösningar på fastigheter som annars hade stått öde.

### Referensexempel

Utöver teoretiska studier har jag även tittat på några referensprojekt där man på olika sätt arbetat med mellanrum i staden och hur dessa platser kan användas under en tidsbegränsad period. Några av referensprojekten har legat inom ett rimligt resavstånd från Malmö och har därför besökts, andra ligger betydligt längre bort. Ett av dessa mer långväga stadsutvecklingsprojekt finns i Christchurch i Nya Zeeland som 2010 drabbades av en stor jordbävning. Jordbävningen orsakade stor materiell förödelse i staden och många områden väntar fortfarande på att beslut ska tas om eventuella försäkringspengar till återuppbyggnaden. I en artikel menar forskarna Jacky Bowring och Simon Swaffield (2013) att osäkerheten kring vad som kommer hända i framtiden har försatt Christchurch i ett slags vänteläge (in-between times) som naturligtvis har en negativ inverkan för staden som helhet men som samtidigt har öppnat upp för alternativa stadsutvecklingsprocesser:

*In such in-between times, innovative approaches to landscape intervention provide alternative means of reactivating the city. These are intentionally transient moving from site to site to accommodate the constantly morphing nature of the city. Community organizations such as Gap filler and Greening the Rubble claim vacant sites for temporary landscapes. (Bowring & Swaffield 2013, s. 101)*

I jordbävningens kölvatten har organisationer som Gap filler och Greening the Rubble etablerat sig med syftet att fylla stadens hållrum med temporära aktiviteter och arrangemang. Fördelen med de projekt som organisationerna driver är att de är mer eller mindre mobila och temporära och därför lätt kan anpassa sig till de förändringsprocesser som kontinuerligt äger rum i staden. Skalan på projekten varierar. Några av de mer kända projekten är Dance-o-Mat som med hjälp av en ombyggd tvättmaskin och dockningsstation till iphone, ger möjligheter till dansevenemang i det offentliga rummet. Andra projekt har en mer grön karaktär och handlar ofta om att tillskapa temporära grönytor, tex fotbollsplaner, våtmarker, lekplatser och stadsodlingar (fig.12-13). Materialet man använder sig av kan vara alltifrån rivningsmaterial från jordbävningen till mer platsspecifika konstruktioner. Både Greening the rubble och Gap filler bygger till stor del på frivillig arbetskraft och donationer från företag för att projekten ska kunna realiseras. Organisationerna tar upp risker och oförutsedda kostnader med försäkringar. Markägarens intresse och välvilja tillhör grundkriterierna för att ett plats ska kunna övervägas för temporära aktiviteter ([greeningtherubble.org](http://greeningtherubble.org), [gapfiller.org](http://gapfiller.org)).



**Fig. 12-13.** Bilder från parken Natural play space i Christchurch. Temporär våtmark till vänster, anläggning av gräsmatta till höger. Projekten i Christchurch inspirerar, inte minst genom vad man kan skapa under en kort tidsperiod. Publicerad med tillstånd av Rachel Annan, Greening the rubble. Foto från <http://greeningtherubble.org.nz/wp/?p=1173>



Ett annat exempel på hur man kan använda temporära ytor i staden i väntan på permanenta planer är stadsodlingsprojektet Prinzessinnengarten i Berlin (fig 14-16). Berlin, vars historia har satt sitt tydliga avtryck i dagens stadsbild med centralt belägna ödetomter, inte sällan sida vid sida med moderna byggnader, är överhuvudtaget en väldigt spännande stad för utforskandet av temporära aktiviteter. Prinzessinnengarten ligger i stadsdelen Kreuzberg och arrenderas ut av staden Berlin till en förening som där bedriver odling och försäljning av grönsaker, trädgårdscafé men även pedagogisk verksamhet kring hållbarhet och ekologisk odling. Eftersom arrendet förlängs årsvis har man valt att odla i upphöjda bäddar, i säckar och plastbackar för att enkelt kunna flytta till en ny plats om arrendet skulle upphöra. De upphöjda bäddarna fyller även en annan funktion, nämligen undvikandet av eventuella föroreningar som kan finnas i marken. Projektet har varit en stor succé, enligt föreningens egna uppgifter besökts trädgården uppskattningsvis av 60 000 människor varje år ([prinzessinnengarten.net](http://prinzessinnengarten.net))

Ytterligare ett exempel på temporär park finns i Örestad, Köpenhamn. 2009 invigdes den 2,5 ha stora parken Plug n Play (fig 17-19), en temporär aktivitetssyta som är tänkt att tillföra utbyggnadsområdet i Örestad, liv och rörelse under en begränsad period (Fjendbo Möller 2013). I ett första skede var tanken att parken skulle finnas där fram till 2014 men när jag besöker parken i maj 2014 finns inga tecken på avveckling. Parken som ligger i anslutning till metrostationen Vestamager, erbjuder bollplaner, basketplan, en parkourbana, rullskridskobana och ett stort område med odlingslotter. På det stora hela är det en ganska imponerande anläggning speciellt med tanke på att den i ett inledningsskede bara förväntades finnas kvar i 5 år. Designen med stora delar gjuten betong och en enorm rullskridskobana övertygar faktiskt inte om att det här faktiskt är en temporär park.



Samtidigt finns det mycket som pekar på att området där parken ligger faktiskt kommer bli aktuellt för exploatering för t.ex. bostäder i framtiden. Inte minst det faktum att Plug n Play, i likhet med Hagstorp, ligger i ett stationsnära läge. I väntan på att denna process tar fart tillför Plug n Play anläggningen viktiga aktivitetskvaliteter till det idag ganska karga Örestad. I en utvärdering som gjordes ungefär ett år efter invigningen konstateras att anläggningen redan har haft en positiv inverkan på stadsutvecklingsprocessen i Örestad. Parken lockar människor med ett specifikt intresse för t.ex. parkour eller rullskridskoåkning, människor som annars inte hade haft en anledning att besöka Örestad. (Udviklingsselskabet By & Havn I/S 2010)

Tidsperspektiven och skalan mellan de olika inspirationsprojekten varierar. Organisationer som Greening the rubble, Gap filler och Prinzessinnengarten visar på att det med människors engagemang är möjligt att, även under kortare tidsperioder, utveckla gröna kvaliteter i stadens mellanrum. Greening the rubble anger 4 månader som den kortaste tid inom vilken ett projekt kan komma ifråga ([greeningtherubble.org](http://greeningtherubble.org)). Plug n playanläggningen har ett längre tidsperspektiv vilket inte minst avspeglas i designen, i materialiteten och utförandet. Medan Plug n play har föregåtts av upphandling och projektering, bygger projekten i Christchurch mer på ett "hands-on" tänk. Man tar vad som finns att tillgå och gör vad man kan. Med ett tidsperspektiv på 4 månader finns det heller inte tid till att projektera i någon större utsträckning. Många av de projekt som föreningarna i Christchurch genomfört skulle förmodligen vara svåra att överföra till en svensk kontext. I Sverige finns inte samma tradition av privata initiativ, frivillig arbetskraft och donationer för att skapa offentliga miljöer. Kanske är detta något som kommer ändras framöver. Det som är inspirerande med projekten i Christchurch projekt är ändå den korta tidsrymd inom vilken projekten förverkligas. Greening the rubble och Gap filler visar att genom invånarnas engagemang är det möjligt att skapa offentliga, gröna miljöer även inom en kort tidshorisont.

En annan intressant aspekt är det intryck som dessa temporära platser ger. Designen och materialiteten i projekten i Christchurch och Berlin ger ett intryck av att detta är en temporär plats. Pallkragar, växtmoduler och rivningsmaterial utplacerade på en i övrigt obearbetad yta ger ett intryck av att platsen kan försvinna, kanske redan imorgon. För besökaren kan det tillfälliga ge ett intryck av att platsen är ovårdad och skräpig. Plug n play ger, ett helt annat intryck. Det temporära framstår här snarare som permanent vilket samtidigt kan vara problematiskt om tanken är att platsen ska användas i ett annat syfte i framtiden. Mot bakgrund av de farhågorna många markägare har att den temporära användningen kan bli permanent, finns det en risk med att designen framstår som alltför rigid och därigenom avskräcker markägare från att upplåta mark till temporära aktiviteter. Den platsspecifika designen och materialiteten kan vara problematisk eftersom den framstår som en permanent park snarare än en temporär. När parken väl tas bort för att ge plats för t.ex. bostäder kan det lätt bildas opinion mot byggplanerna.



**Fig. 14-16.** Prinzessinnengarten i Berlin med odling i upphöjda bäddar av plastbackar. Containrar och enkla konstruktioner har ordnats för olika typer av aktiviteter. Café och sittplatser, längre in på området i en trädunge.  
Foto: **Camilla Andersson 2012**





**Fig. 17-19.** Bilder från Plug n Play i Örestad, Köpenhamn. Parken är uppbyggd med en rätvinklig struktur av betongstråk i vilka de olika aktivitetsytor är placerade. Aktivitetsytor är infärgade med gummiastfalt vilket skapar en effektiv kontrast både mot betongytorna och den omgivande ödemarken. Cointainrar används till förvaring av utrustning.

## Det vardagliga landskapet

I det här kapitlet tar jag upp bristen på grönmark i Malmö i allmänhet och för den nordöstra delen, i synnerhet. Med hjälp av observationer på plats och inventeringar diskuteras bristen på grönska och hur karaktären i nordöstra Malmö förändrats historiskt fram till idag. Avslutningsvis undersöker och analyserar jag hur området Hagstorp används idag.

### Grönska i nordöstra Malmö

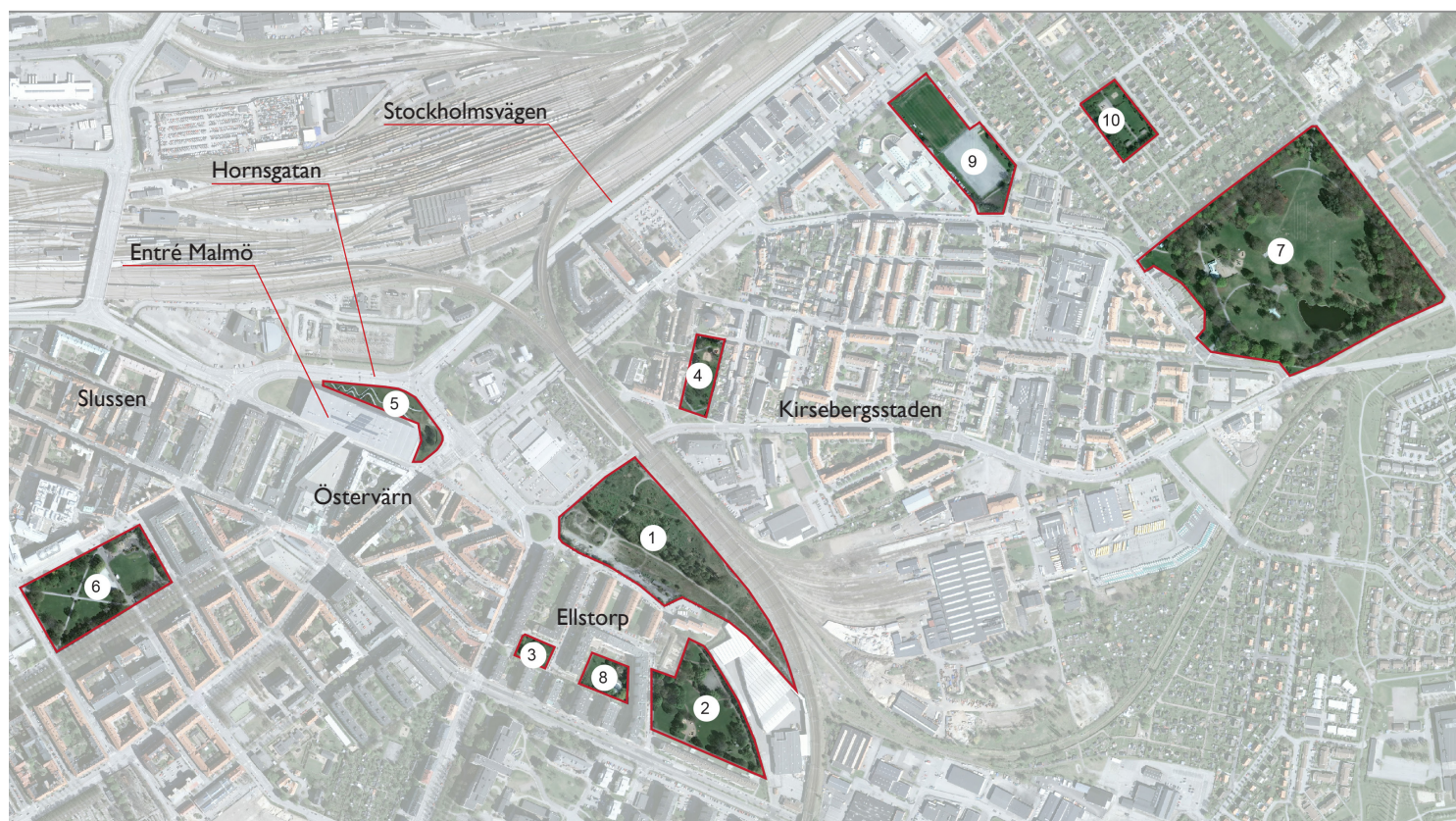
Malmö stad har, åtminstone jämfört med de andra stora tätorterna i Sverige, en låg andel grönyta per person. Skillnaden mellan Malmös olika stadsdelar är dessutom stor. Malmö stads grönplan (Gatukontor 2003) visar på att de stora parkerna i västra delen av staden, Pildammsparken, Slottsparken och Kungsparken, till stor del tillgodoser de grönytekrav som grönplanen ställer. Tittar man på de mest tätbefolkade områdena i staden är det snarare nordöstra Malmö som uppvisar störst brist på grönområden (fig 23). Framförallt är det de större parkområdena man saknar, stadsdelspark (5-10ha), men till viss del även gröningar (0,2-1ha) och grannskapspark (1-5ha).

Även den nya översiktsplanen för Malmö (Stadsbyggnadskontoret 2013) visar på brister på natur och parkmark i nordöstra Malmö (fig 22). De mindre grönytorna tas inte med i översiktsplanens riktlinjer utan det är främst de större parkerna, stadsdelsparker som är av intresse här. En intressant detalj är att jämfört med 2003 års grönplan så räknas Folkets park på Möllevången nu som en park över 5 ha vilket innebär att stora delar av östra Malmö inte längre har brist på denna typ av större parkyta. I anslutning till dagens Hagstorp finns bristerna dock kvar och kommer även förbli så i framtiden. Ironiskt nog beskriver översiktsplanen en brist på ett större grönområde just där det idag finns ett informellt grönområde, nämligen Hagstorp.

När man idag besöker de östra delarna av Malmö slås man ganska snabbt av det hårdgjorda landskap man befinner sig i. Framförallt stadsdelområdena Slussen, Värnhem och Östervärn ligger utmed stora infartsleder, bebyggelse med sluten kvartersstruktur och få möjligheter att tillskapa nya gröna vistelseytor. De grönytor som faktiskt finns är dessutom relativt ensidiga (se fig 20). De allra flesta kännetecknas av klippta gräsmarker med solitärträd, aktivitetsytorna är få och de som finns är i behov av underhåll. Hagstorps vildvuxna karaktär framstår i det avseendet som en unik grön miljö.

I samband med att köpcentret Entré Malmö etableras gjordes ett försök till att skapa mer parkyta norr om affärsverksamheten. Hornsparken (fig 21) ligger idag inklämd mellan köpcentrets höga glasfasader och den livligt trafikerade Hornsgatan och är närmast ett exempel på vad man på tyska kallar *abstandsgrün*, barriärgrönska som huvudsakligen syftar till avskilja bullrande trafik mot andra verksamheter (Nyström 2001).





**Fig. 20.** Inventering av grönmärk i nordöstra Malmö

1. Hagstorp - ruderatmark, halvöppen gräsmärk med högt örtskik.
2. Ellstorpsparken - klippt gräsmärk, träd och buskbestånd, lekplats, hundrastplats
3. Lillgården - klippt gräsmärk, solitärer
4. Garnisonsplanteringen - klippt gräsmärk, solitärer, lekplats
5. Hornsparken - klippt gräsmärk, solitärer, sittplats?
6. Rörsjöparken - klippt gräsmärk, träd och buskbestånd, lekplats, damm, hundrastplats
7. Beijers park - Träd och buskrik park, klippt gräsmärk, lekplats, damm, utegym, café
8. Storgården - klippt gräsmärk, solitärer, gunga, torrlagd damm
9. Dalhems IP - fotbollsplan
10. Rostorpsplanen - klippt gräsmärk, solitärträd, lekplats, sittplats

Underlagskarta publicerad med tillstånd av Malmö stad via Lars GB Andersson, SLU Alnarp.

**Fig. 21.** Hornsparken mot väster.  
Till höger ligger köpcentrat Malmö Entré, till höger skimtar trafiken på Hornsgatan.

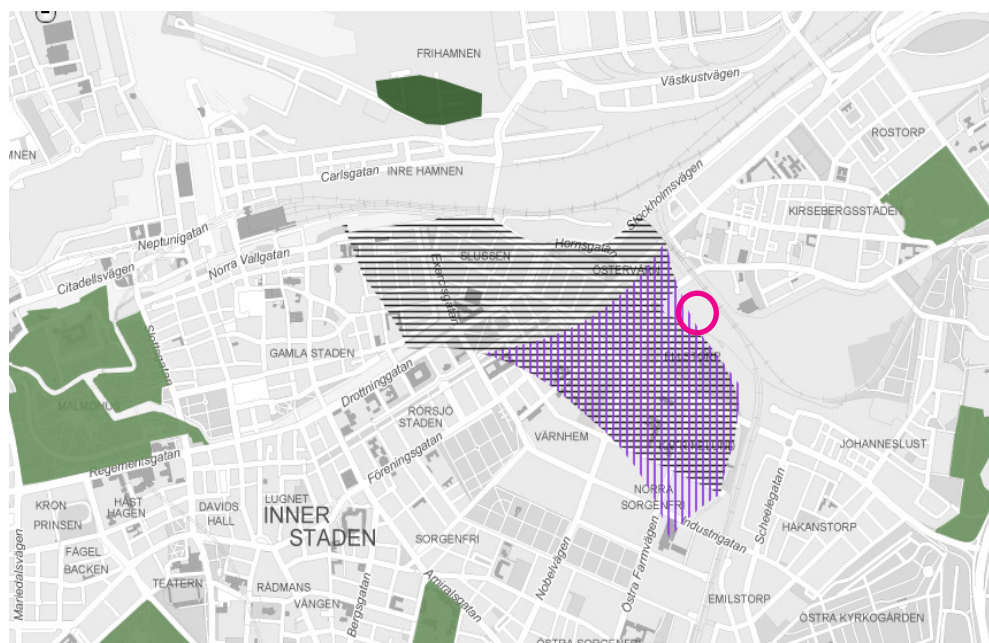


*Parken består av ett antal träd som av de stabila stöden att döma måste ha varit ganska stora när de planterades. Ett antal vågformationer bildar, vad jag tror, sittplatser med utsikt ut mot Stockholmsvägen. Materialiteten i dessa vågformationer, gjuten betong, cortenstål och någon annan metall visar att en hel del pengar måste investerats i parken. Någon slags byggbod står här också. Däremot saknas gångar och på det stora hela är det svårt att förstå hur ska närma sig platsen. Finns inte direkt några målpunkter, inte ens Entré har en entré vänd mot parken. Träffar inte på någon under mitt besök här. Det är faktiskt ganska svårt att föreställa sig att någon skulle vilja besöka parken med det buller som Hornsgatan genererar stora delar av dygnet. (Fältanteckningar, observation 20140416)*

Bristen på park och grönområden i denna del av staden är däremot inte ny. Redan i den föregående grönplanen (Malmö gatukontor 1986) konstateras det att Slussen och Östervärn är de områden som är sämst utrustade vad gäller parkmark. Förutom bristen på parkmark pekas trafiklederna ut som viktiga orsaker till varför de parkmarker som faktiskt finns, inte är tillräckligt tillgängliga. Grönplanen föreslår vidare att en bostadsnära park anläggs på de rivningstomter som då fanns i Östervärn, dels för att höja boendekvaliteten i områdena men även som ett sätt marknadsföra Malmö som "Parkernas stad". För de många trafikanterna på Stockholmsvägen är det viktigt att Malmö visar sin gröna karaktär och gör skäl för sitt epitet. Tills planarbetet för ödetomterna är avslutat föreslår grönplanen att en flyttbar park anläggs i någon av kvarteren. Bara något år senare kom idén om en park på någon av Östervärns rivningstomter att bli verklighet. När bomässan 1986 gick av stapeln hade ödetomten på kv. Svante omdanats till park. På bilderna från invigningen, som för övrigt invigdes med kunglig närvaro, syns parken med relativt stora träd och buskar och gräsbevuxna friytor. På den bakomliggande fasaden har man målat en stor triumfbåge som välkomnar trafikanterna från Stockholmsvägen till Malmö. Parken kom ganska snart i folkmun att kallas "kapsylparken" efter de många missbrukare som vistades där. Parkens livslängd blev därför begränsad och kvarteret kom senare att exploateras till bostadsändamål (Hedar&Tykesson 2005).



**Fig. 22.** Bristområden på park och naturmark i Malmö enligt Malmö översiktsplan 2012. Nuvarande bristområden är markerade med grå skraffering och framtida, i lila skraffering. Hagstorpstomten (markerad med röd ring) ligger strategiskt i förhållande till dessa bristområden. Kartmaterial publicerat med tillstånd av Tyke Tykesson, Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad.



**Fig. 23.** Bristområden för grönmärk i relation till befolkningstäthet enligt Malmö grönsplan 2003. Ju mörkare färg desto större brist. Varje svart prick motsvarar 100 personer. Hagstorp markerad med röd ring. Publicerad med tillstånd av Mats Gyllin, Gatukontoret, Malmö stad.



Den nedlagda parken i kv. Svante vittnar om det dåliga rykte som denna del av staden länge brottats med. Fortfarande är t.ex. Värnhemstorget en plats där många utsatta människor med missbrukarproblem håller till. Inkomsterna i Östervärn är lägre än genomsnittet i Malmö, 166 000 kr/år att jämföra med 195 000 kr för hela Malmö (malmo.se). Loughran (se sidan 14) menar på att det finns ett samband mellan låginkomstområden och brist på grönområden vilket också tycks gälla för Malmö. Motsvarande inkomstsnitt för Ribersborg, som angränsar till Slottsparken, är 240 000 kr/år.

Bristen på grönmärk i de nordöstra delarna av Malmö har uppmärksamats sen mitten på 1980-talet utan att man kommit fram till en permanent lösning. Ända in på 2000-talet fanns ett flertal ödetomter och mellanrum som hade kunnat utvecklas till en större park för närområdet. De flesta av ödetomterna har sedan dess exploaterats för olika verksamheter, kv Vidar utgör det senaste exemplet där man bygger hyresrätter för inflyttning hösten 2014 (fig 24-25). De många ödetomterna utgjorde länge en potential för att förbättra tillgången på grönområden i staden, en möjlighet som idag gått om intet. Vad man lyckats åstadkomma är en mindre park i ett bullerutsatt område med oklar funktion. Idag finns egentligen bara Hagstorp kvar, som en rest av det ödetomtslandskap som karakteriserade Malmös nordöstra infart ända in på 2000-talet.



**Fig. 24.** Analys av ödetomter i nordöstra Malmö 1998. Kv. Walter, Uno, Teodor och Svante står ännu obebyggda i slutet på 1990 talet. På kv. Vidar finns vid den här tiden bl.a. en bensinstation. Underlagskarta publicerad med tillstånd av Malmö stad via Lars GB Andersson, SLU Alnarp.



**Fig. 25.** Analys av ödetomter i nordöstra Malmö 2012. De tidigare ödetomterna i kv Walter, Uno, Teodor och Svante har bebyggts, hösten 2014 kommer även kv Vidar vara bebyggt. Hagstorphområdet är nu den enda ödetomt som finns kvar i Malmös nordöstra infart. Underlagskarta publicerad med tillstånd av Malmö stad via Lars GB Andersson, SLU Alnarp.





### Från betesmark till ödemark

Där Hagstorp idag ligger fanns fram till senare delen av 1700-talet betesmark. I slutet av 1700-talet började staden utöka odlingsmarkerna. Dessa kom att kallas plantager och i början av 1800-talet ingick dagens Hagstorp i stadens plantagefält. Under senare delen av 1800-talet började järnvägen växa fram runt om i Skåne, förutom stambanan till Stockholm hade Skåne ett ovanligt rikt nät av privatfinansierade järnvägar. På 1880-talet kom järnvägen även att påverka landskapet i Hagstorp när tre olika sträckor drogs genom områdets södra del: Malmö – Simrishamn, Malmö – Genarp och Malmö – Trelleborg (se fig. 26). Även en station anlades, Östervärns station som låg precis där rondellen vid Nobelvägens norra del idag ligger. (Persson m.fl. 2013, s. 10).

1915 drogs kontinentalbanan om till dess nuvarande sträckning i norra delen av Hagstorp, vilket innebar att området nu kringkars av järnvägar i både norr och söder. Strax innan anläggningen av kontinentalbanan hade Malmö stad avsatt mark för kolonier i Hagstorp. Koloniområdet var ett av de första som anlades av Malmö stad och stod färdigt 1912. Under årens lopp har koloniområdet bit för bit naggats i kanten och blivit allt mindre, t.ex. innebar 1915 års dragning av kontinentalbanan att det stora koloniområdet delades på mitten. (Tykesson&Hedar 2005, s. 58)

Från flygfotot från 1939-40 (fig. 27) ser man ännu hur koloniområdet i Hagstorp är förbundet med dagens kolonier väster om södra Bulltoftavägen. Simrishamnsbanan med tillhörande godsmagasin har fortfarande den gamla sträckningen som en förlängning av Hornsgatan. Östervärnsstation syns nere i vänstra hörnet, strax utanför den röda avgränsningen.

Östervärns station revs i början av 1950-talet i samband med att Malmö-Simrishamnsbanan fick en ny sträckning utmed kontinentalbanan. Stationen fyllde dock länge en funktion som säckstation och bangård som användes ända in på 1980-talet. Den nuvarande västra avgränsningen av området definierades först 1961 när Södra Bulltoftavägen förbands med Nobelvägen (Persson m.fl 2013, s. 20).

I mitten av 1990 talet utryms de kvarvarande delarna av Hagstorps koloniområde. I en tidningsartikel i Arbetet Nyheterna skildras förödelsen när kolonistugorna rivs: *"en trasig blågul flagga ligger slängd på marken framför en halvt raserad kolonistuga, tydligare än så kan det knappast bli, bilden av en idyll slagen i spillror"* (19960411). Anledningen till varför dåvarande SJ fastigheter sagt upp arrendet är att kontinentalbanan ska breddas. Så här i efterhand kan det tyckas att breddningen av järnvägen var inte större än att de flesta kolonier hade kunnat vara kvar. Några år senare fick Hagstorp ett annan funktion som upplagsplats till arbetet med Öresundsbron. På flygfoton från början av 2000-talet (fig. 28) är nu kolonistugorna försvunna liksom spåren från Simrishamnsbanan, bara en godsplattform och den sparsamma växtligheten vittnar om den tidigare användningen. På flygfotot ser man även att Hagstorp fortfarande har en koppling till Ellstorpsparken, en koppling som täpptes igen genom byggnationen av ett flerbostadshus några år senare.

Stora delar av Hagstorp har haft en lång kontinuitet som rekreativ grönyta. Först som koloniområde och sen i slutet av 1990-talet, som informellt grönområde. Eftersom marken dessförinnan användes till odling kan man anta att det finns en mindre risk för markföroreningen inom den norra delen av området. De olika järnvägssträckningarna har satt sin prägel på området, den gamla sträckningen Malmö-Simrishamn har har med sin karga växtlighet lämnat tydliga spår även i dagens landskap. Kontinentalbanan finns kvar idag och har på senare tid fått förnyad aktualitet genom den planerade ringlinjen i Malmö men även genom planerna på att återuppta Simrishamnsbanan. Återigen tycks Hagstorp bli den järnvägsnod det en gång var i början av 1900-talet.



**Fig. 26.** Utsnitt av Häradsekonomska kartan 1912. Hagstorphområdet (markerat i rött) genomskärs av järnvägen till Simrishamn, Genarp och Trelleborg. I övrigt karaktäriseras området av en rural miljö. Ellstorp har ännu inte bebyggts, till vänster i mitten syns sträckade linjer för de planerade bostadshusen i Östervärn. Källa: Lantmäteriet.



**Fig. 27.** Flygfoto från 1939-40. Järnvägsområdet syns tydligt i den södra delen av Hagstorphområdet (markerat i rött). Tillhörande godsmagasin har byggts norr om järnvägen. I övrigt används Hagstorp som kolonimråde. Östervärnsstation är synlig, strax utanför det sydvästra hörnet av Hagstorphområdet. Källa: Lantmäteriet



**Fig. 28.** Ortofoto från 2001. Järnvägen har nu helt tagits bort, liksom kolonistugorna. På det tidigare järnvägsområdet har successionen tagit fart med gräs och örter som vandrat in. Vid det här laget finns fortfarande en grön koppling mellan Hagstorp och Ellstorphsparken i söder, en koppling som några år senare byggs bort. Copyright underlagskarta: Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad.



**Fig. 29. Nedan** Gullrisets blomning i augusti 2014

**Fig. 30. Till höger** Höst i Hagstorp. Gullriset har vissnat och väntar på den första köldknäppen. November 2013.



### Hagstorp idag

Under de 8 år som jag besökt Hagstorp har dess användning och karaktär förändrats. Det är nu sällan man ser tält och husvagnar som hemlösa tidigare ställde upp som provisoriska bostäder. Tält, eldhärdar och uppsnitslad kabelisolering är spår efter aktiviteter som man på de flesta andra platser i staden knappast hade tolererat. Men i Hagstorp har det länge funnits en tyst acceptans till att hemlösa skapat sina egna platser i det gamla koloniområdet. Hagstorp bär än idag tydliga spår från den tidigare markanvändningen. Det gamla koloniområdet har idag en frodig karaktär med gott om växter som påminner om odlingstraditionen medan spårområdet till Simrishamnsbanan präglas av ruderatmark, lägre örtskikt och enstaka björkar. Den karga ruderatmarken har fått en tillfällig användning som parkeringsplats, upplagsplats och arbetsbodar till bostadsbygget på kv. Vidar (fig 31-32).

De gamla frukträden från koloniträdgårdarna finns kvar och påminner idag på sätt och vis om de forna lotternas ägoindelningar. Under sommaren bilda det höga kanadensiska gullriset en intressant och spännande lekmiljö, i örtbeståndet skapas gångar och små mikrorum där man kan gömma sig eller skapa sig en egen plats. Framåt september är det skördetid i Hagstorp, stegar ställs upp mot plommon och päronträden som snart står barskrapade på frukter. Jordgubbar, smultron och sparris går att finna på området även om de inte är föremål för samma rationella skördemetoder. En inventering från 2005 visar på att här även finns arter som palsternacka, björnbär, kungsljus, nattljus, blåeld och nyponros (Hedar & Tykesson 2005 s. 59). Annars tycks det vara hundarna och dess ägare som nyttjar platsen mest troget under hela året. Varje gång jag besökt Hagstorp har jag träffat på åtminstone två-tre hundägare som använder området till promenader.

**Fig. 31.** Tillfälliga byggbodar mot Åsgårdsgatan/Nobelvägen.

**Fig. 32.** Ruderatmark med blommande blåeld vid korsningen Åsgårdsgatan/Nobelvägen



**Fig. 33.** Tillfällig parkering i södra delen, på det gamla järnvägsområdet.

**Fig. 34.** Gräsmark i norra delen. Vy mot öster.



Hagstorp ägs idag av Jernhusen, som bildades när SJ bolagiserades i början av 2000-talet. Jag har genomfört en intervju med Rolf Larsson, regionchef på Jernhusen i Malmö, med syftet att ta reda på markägarens syn på användningen av platsen idag. Hagstorp rymmer idag en mängd olika aktiviteter som skapar liv och rörelse inom området, aktiviteter som i varierande grad accepteras av markägaren:

*Att folk rör sig i området det är i sig positivt därför att man ser människor, det ger en upplevd känsla av trygghet vilket ju är viktigt och från tid till annan så förekommer det att sådana här områden, bl.a. det här området har tagits över av personer som har det lite svårare i samhället, man bygger tillfälliga kojor och bosättningar eller ställer upp husvagnar eller tält eller sådana saker, vilket vi tycker inte är en bra användning. Den typen av människor som har det svårt i samhället, dom måste man ta hand om på ett annat sätt, det här är inte lösningen för dom att bosätta sig på sådana här platser. Och det klart om folk hela tiden rör sig i området så minskar normalt sätt den typen av användning. (Larsson, muntl. 140210)*

Beskrivningen ovan tecknar ganska bra det moraliska ingenmansland som råder i många av stadens mellanrum. Plötsligt tycks frågorna om vad man kan göra i detta landskap inte lika förutbestämda. Får jag plocka frukt? Kan jag kanske långtidsparkera bilen här eller vågar jag t.o.m. ställa upp en husvagn i något avskilt hörn? I många andra stadslandskap har vi genom våra erfarenheter av att vistas i de offentliga miljöerna skapat oss en uppfattning om vad vi bör och inte bör göra men i stadens mellanrum är detta inte längre lika självklart. Det övergivna mellanrummet kan förstås som ett hålrum i stadens struktur där vi måste förhandla fram nya spelregler om vad man får göra på platsen (Högdahl 2003). Att ta fram



**Fig. 35.** Högt gräs vid en av de informella entréerna utmed Södra bulltoftavägen.

**Fig. 36.** Mikrorum i det höga örtskiktet. Augusti 2014



**Fig. 37.** Ungefär samma vy som till vänster i mars 2014. Gunnebstaketet har rivits ner för att skapa en passage.

**Fig. 38.** Området används även som avstjälningsplats. Vy mot väster.



**Fig. 39.** Byggbodarna är särskilt instängslade. Ett stängsel omgärdar själva bodarna, ett annat avskärmar mot den tillfälliga parkeringen och ett tredje staket avgränsar hela området.

**Fig. 40.** Perrong i sydöstra delen påminner om den tidigare järnvägen.



en detaljplan är kanske den mest uppenbara åtgärd för att reglera hur ett område ska användas i framtiden. Samtidigt är detaljplanen en relativt abstrakt produkt som man knappast tänker på när man befinner sig i Hagstorp idag. Den gällande detaljplanen har inte materialiserats i byggnader, vägar, infrastruktur och saknar därför relevans för det vardagliga landskapet. Materialiserats har däremot det stängsel som markägaren har satt upp runt hela fastigheten. Kring de mest avskilda delarna av området har man tom satt upp ett extra stängsel, eventuellt som ett sätt att stävja otillåten husvagnsuppställning och tältläger. Dessutom omgärdas den tillfälliga parkeringen av ett staket och byggbodarna av ytterligare ett (fig. 37). På många håll har dock stängslet rivits eller böjts ner för att skapa informella entréer till området. Skapandet av informella entréer är en utmaning gentemot den strategi (stängsel) markägaren använder sig av för att begränsa användningen av området. Det är emellertid inte bara det materiella som ska upprätthålla ordningen i Hagstorp i väntan på exploatering. Människor som rör sig i området kan också bidra till att upprätthålla ordningen och kontrollen inom området. Även om inte området är ett officiellt grönområde för promenader och dylikt så är ändå denna användning välkommen, inte minst genom att det bidrar till att kontrollera andra mindre önskvärda inslag t.ex. olika typer av temporära boenden.



## Det visionära landskapet

När man idag promenerar genom Hagstorps gröna karaktär är det lätt att se möjligheter i platsen, möjligheter till hur de gröna kvalitéerna skulle kunna utvecklas och nyttjas av fler. Bortom det vardagliga landskapet finns emellertid ett annat landskap som jag valt att kalla det visionära. Det är många som vill vara med och bestämma vilket typ av landskap Hagstorp ska vara i framtiden. Förutom det pågående arbetet med FÖP Kirseberg måste även den här uppsatsen räknas som en del i den produktion av visioner som temporärt eller permanent vill definiera Hagstorps framtid. I det här kapitlet kommer jag gå igenom och analysera den vision som presenteras i arbetsmaterialet till FÖP Kirseberg. Jag kommer även redovisa en del av de tidigare planer och skisser som funnits för området samt diskutera när det kan bli aktuellt att omsätta visionerna till verklighet.

## Tidigare planer

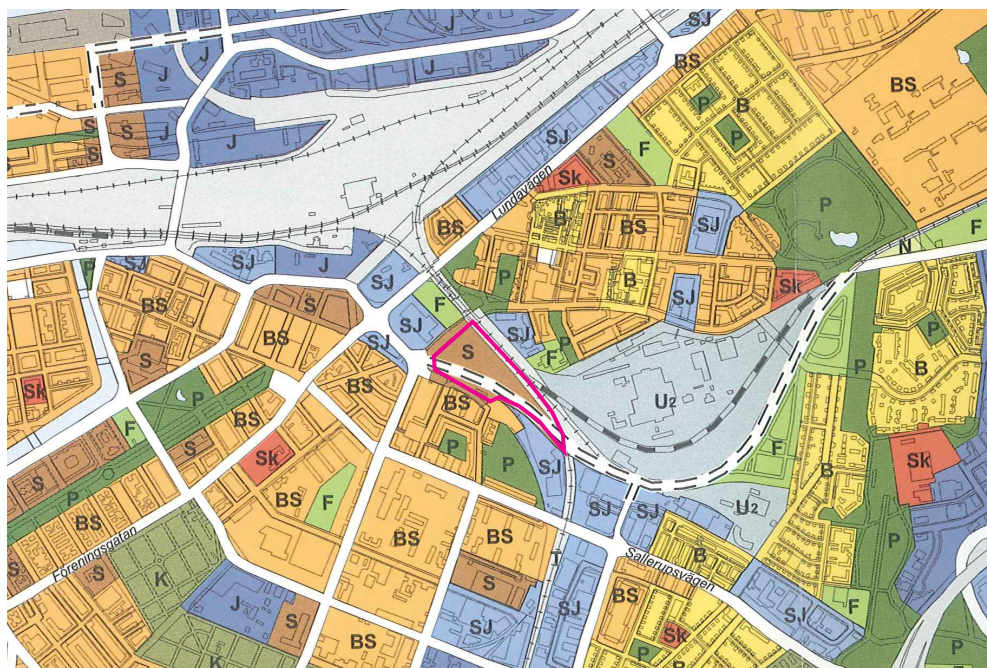
Frågan om vad som ska hända med Hagstorpsområdet har varit uppe till diskussion långt innan arbetet med FÖP Kirseberg påbörjades. Från stadsbyggnadskontorets sida har tankarna på hur området ska användas varierat under årens lopp. En genomgång av Malmös översiktsplaner 1980 fram till 2005 visar på hur området haft olika ändamål men där Hagstorp som utredningsområde varit ett återkommande tema. 1980 års generalplan betecknar området som utredningsområde (Malmö stadsbyggnadskontor 1980). 10 år senare börjar visionen om bostäder och bebyggelse ta form. Området är fortfarande ett av stadens utredningsområden men utredningen har nu riktats in på en framtida användning för bostäder och park (Malmö stadsbyggnadskontor 1990, s. 38). I 2000 års översiktsplan har planerna på bostäder uppenbarligen lagts i malpåse, området bedöms nu vara lämpligt för servicefunktioner (fig 41). Genom Hagstorp finns nu dessutom planerna på en ny väg längs med den gamla Simrishamnsbanans sträckning. (Malmö stadsbyggnadskontor 2000). 5 år senare, börjar den vision stadsbyggnadskontoret arbetar med idag ta form. Hagstorp ingår återigen i ett större utredningsområde tillsammans med bl.a. järnvägsverkstäderna på andra sidan kontinentalbanan. Anledningen till att varför Hagstorp åter ska tas till utredningsbordet är att Östervärns station förmodas bli en viktig pendlingsstation i framtiden och att förutsättningarna för omvandling till stadsbebyggelse därför bör utredas (Malmö stadsbyggnadskontor 2006).

Enligt Lars Böhme, projektledare för FÖP Kirseberg, har det sen början av 2000-talet funnits skisser på ett Hagstorp där den blandade staden utgör målbilden (muntl. 20140206). 2005 tar stadsbyggnadskontor fram en ny förstudie för Järnvägsverkstäderna i Kirseberg där även Hagstorp ingår.<sup>1</sup> I de skisser som arbetas fram i förstudien föreslås södra delen av Hagstorp nu bli bostäder medan den norra delen, närmast järnvägen anses vara lämplig för service (fig. 42). Den gröna karaktären i Hagstorp bevaras delvis genom att området i mitten föreslås bli parkmark i framtiden.

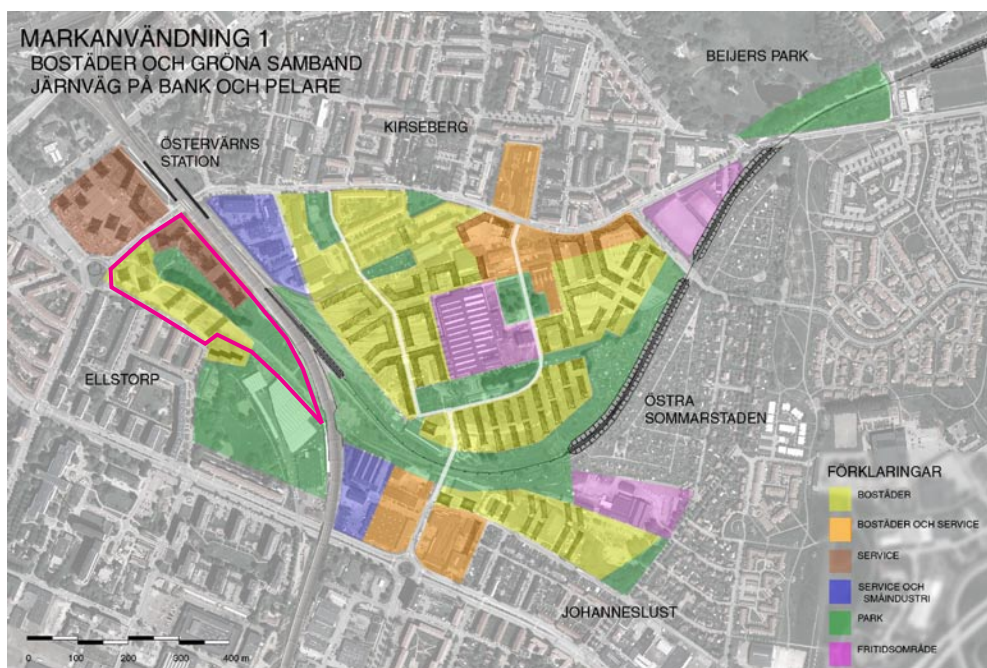
---

1 . Enligt Kenneth Fryklander på strategienheten, Stadsbyggnadskontoret, var syftet med förstudien att bidra till stadsbyggnadskontorets kunskap om området samt skapa en beredskap inför Trafikverkets planering för Simrishamnsbanan. Han menar vidare att skisserna från förstudien inte kan användas med syftet att visa på hur planerna för Hagstorp förändrats över tid eftersom de inte är förslag som kommunen stått bakom. Även om skisserna inte visar på hur de officiella planerna förändrats över tid så menar jag på att skisserna är av intresse för min studie. Förstudien har kanske inte antagits politiskt men den visar ändå på de idéer stadsbyggnadskontoret hade för tillfället, idéer som formar och styr det dagliga planeringsarbetet på kontoret.

**Fig. 41.** Utsnitt av markanvändningskarta, översiktsplan för Malmö 2000. Hagstorp (markerat i rött) är markerat med S, för service. Planer finns även på en ny väg på den gamla simrishamnsbanan sträckning (sträckad linje). Copyright: Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad med tillstånd av Kenneth Frykländer



**Fig. 42.** Skiss på markanvändning från förstudie av Järnvägsverkstäderna 2005, Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad. Idéer om blandad funktion i Hagstorp börjar ta form. Servicefunktionerna har förlagts utmed kontinentalbanan i norr medan bostäder föreslås i söder. Däremellan och längre österut behålls en stor del av Hagstorps gröna karaktär genom en ny park. Copyright: Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad med tillstånd av Kenneth Frykländer

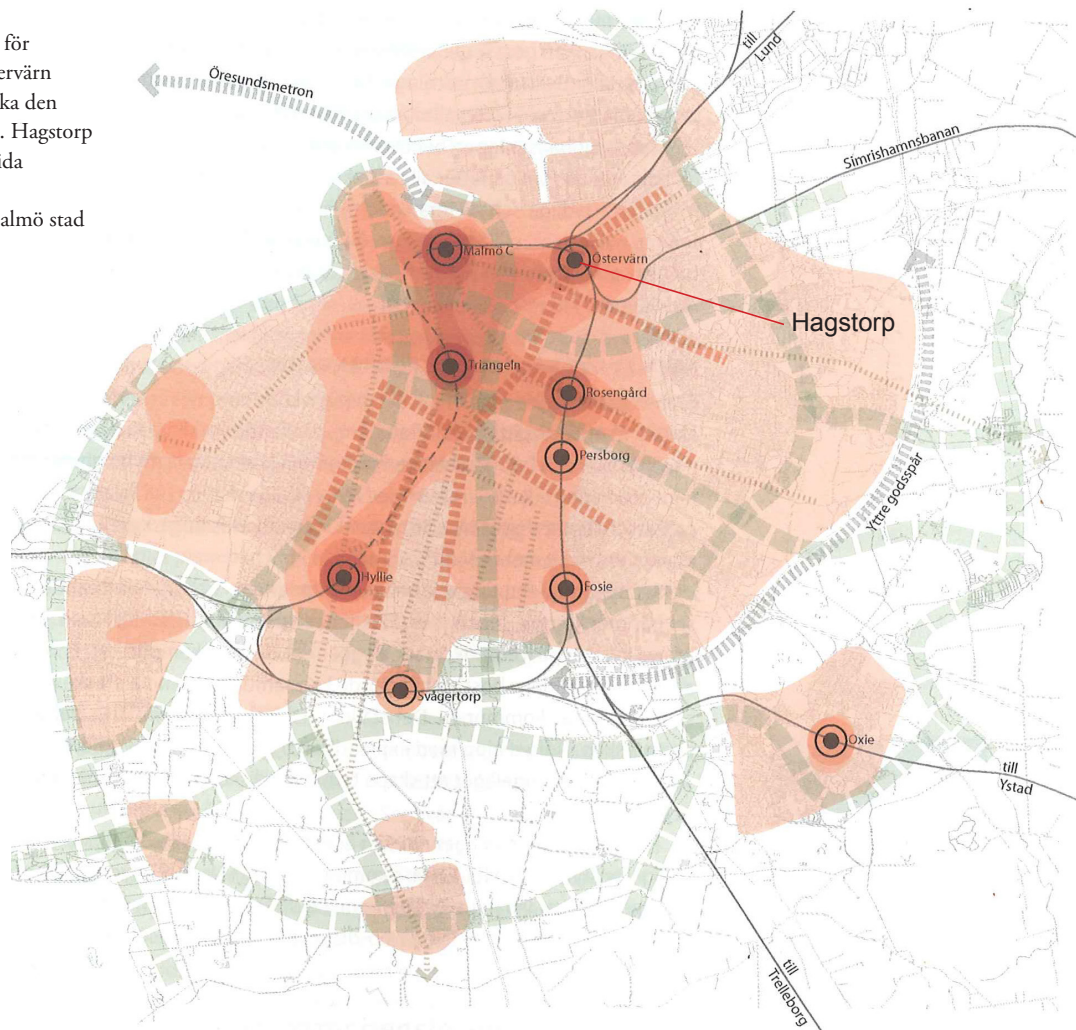


Enligt den då gällande översiktsplanen 2000 betecknas Hagstorp som service, vilket markägaren Jernhusen tagit fasta på. Jernhusen tecknar i början av 2000-talet ett samarbetsavtal med ICA som vill etablera en större livsmedelsbutik på Hagstorpstomten. Planerna går om intet eftersom stadsbyggnadskontoret redan då har tankar på förtätning med bostäder och kontor i det stationsnära läge som Hagstorp förväntas bli i framtiden. För några år sedan ansökte Jernhusen återigen om en ny plan, denna gång för bostadsbebyggelse. Även denna gång stoppas planerna då stadsbyggnadskontoret ville ta ett större grepp om hela Kirsebergsområdet. Arbetet med FÖP Kirseberg påbörjades (muntl. Larsson 140210)



**Fig. 43.** Principiell utbyggnadsstrategi för Malmö, från Översiktsplan 2012. Östervärn utgör en av de centrala noder kring vilka den framtida bebyggelsen ska koncentreras. Hagstorp ligger i direkt anslutning till det framtida stationsområdet.

Copyright: Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad med tillstånd av Tyke Tykesson.



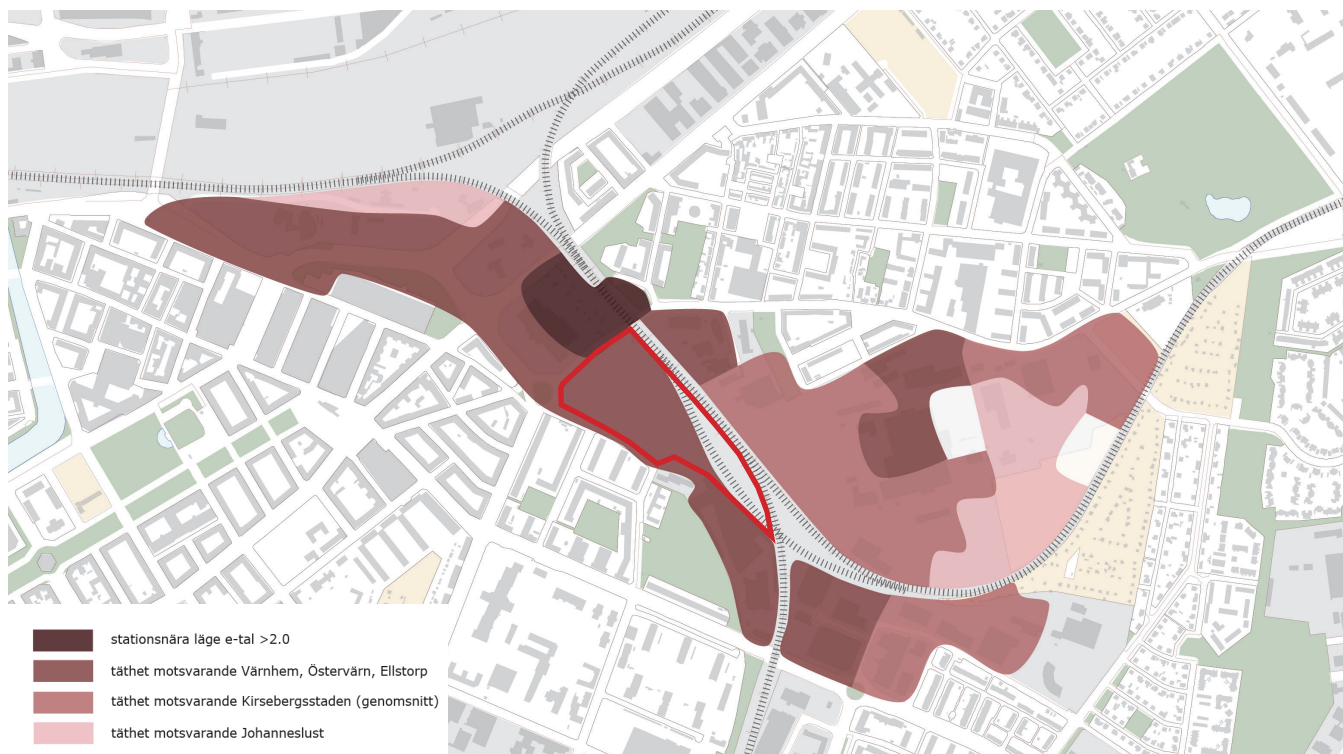
### Nordöstra Malmös nya hotspot

*"I början av 2030-talet är området runt Östervärns station en central nod för nordöstra Malmö med flera tusen fler boende, besökare och verksamma. Ytterligare många fler har upptäckt planområdets avslappnade atmosfär och småstadskänsla, dess karaktärsfulla byggnader vid Järnvägsverkstäderna och småskaliga, intima gator i Johanneslust, dess kolonilotter och torg med stadsodling och inte minst stationens spännande arkitektur. Utvecklingen har bidragit till att läka samman stadens östra och västra delar som förut präglats av socioekonomiska – och hälsomässiga skillnader." (Malmö stadsbyggnadskontor 2014, s. 5)*

I samrådshandlingen till FÖP Kirseberg beskrivs området kring Hagstorp som nordöstra Malmös nya "hotspot". En plats där urbanitetens olika livsstilar breder ut sig och skapar förutsättningar för möten mellan människor från olika delar av Malmö och regionen. Visionen beskriver ett myller av människor som byter spårvagnar, är på väg till jobbet eller hemmet eller slinker in på någon av de många affärer som området runt stationen nu hyser. Utöver den sedan länge planerade ringlinjen har nu även Simrishamnsbanan kommit i bruk, Kirseberg har blivit "Malmös port till Österlen" Grönskan finns kvar men inte i den tappning vi ser i Hagstorp idag utan mer integrerad i stadsrummet, i form av gatuträd, klätterväxter och trädgårdar. Grönskan ska enligt samrådshandlingen vara ett stadsbyggnadselement som förenar FÖP områdets olika delområden enligt principen, "alltid något grönt i sikte" (Malmö stadsbyggnadskontor 2014, s 25). Utöver denna princip planeras det även för en ny park på ca 1ha inom området (Malmö stadsbyggnadskontor 2014, s 25). I december 2012 får allmänheten ta del av stadsbyggnadskontorets planer för området, återigen är det områdets urbana kvalitéer, det stationsnära läget och förtätningspotential som framhävs samtidigt som Kirsebergs pittoreska drag inte får glömmas bort. I en av artiklarna beskrivs Kirseberg som ett framtida stationssamhälle. De



**Fig. 44.** Illustration över bebyggelsetäthet från samrådshandling till översiktsplan för del av Kirseberg. Hagstorp markerat i rött. Hagstorp föreslås bebyggas med samma täthet som de omgivande områdena Ellstorp och Östervärn. Det största exploateringsstalet föreslås i direkt anslutning till den kommande stationen, ett område som idag utgör den sista rest av det stora kolonilottsområde som anlades i början av 1900-talet. Copyright: Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad med tillstånd av Lars Böhme.



intervjuade Kirsebergsborna förhåller sig lite mer skeptiskt till stadsbyggnadskontorets planer. Vad det gäller att återuppta trafiken på Simrishamnbanan så har det diskuterats i tjugo år utan att det hänt något menar en av de boende (Sydsvenskan 121206,121231).

Mellanrummet präglas av sin historia, vilka verksamheter och aktiviteter som tidigare tagit plats där men även av sin framtid. Framtiden frambesvärjs genom tidningsartiklar om morgondagens Hagstorp, genom planprogram och andra visioner som arbetas fram. Bilderna av hur området runt Östervärns station kommer gestalta sig kan tyckas harmlösa utifrån dagens situation. Samtidigt får man inte glömma att planering alltid innebär utövande av makt, en makt som inte minst kommer till uttryck i de visioner planeringen producerar. Visionen kan liknas vid en diskurs, dvs en föreställning om hur Hagstorp ska vara i framtiden som får betydelse för hur vi faktiskt kommer planera (Winther Jorgensen & Phillips 2000). Med föreställningen om det högexploaterade och urbana Hagstorp blir det svårt att göra sig idéer om en annan framtid. En framtid där Hagstorp exempelvis kan utvecklas som grönområde. Som jag kommer visa nedan finns det en diskurs som påverkat visionen om Hagstorp mer än andra, nämligen föreställningen om det stationsnära läget och dess betydelse för ett hållbart samhälle.

Hagstorp, som idag har en grön karaktär, kommer i framtiden förvandlas till blandad stad med närheten till Östervärns station som det största dragplåstret. Östervärns station kommer vara en av stationerna på den planerade Ringlinjen som förbinder Östervärn – Rosengård – Hyllie – Triangeln och Malmö C. Förhoppningen är att Ringlinjen ska komma igång under 2015. När utvecklingen av östra Malmö och Kirseberg är klar förväntas stationen bli en av de största i Skåne (Böhme muntl. 140206). På de skisser som tagits fram för Hagstorp tecknas bilden av ett förhållandevis hårt exploaterat område med 6-7 våningshus och olika servicefunktioner i lokaler i bottenplan. Men det är inte bara Hagstorps gröna karaktär som ska bort till

förmån för den nya stationsnära bebyggelsen. Även kolonilottsområdena Lundavägen och Hagtorpsgatan ligger i den tänkta stationens närområde och kan därför enligt stadsbyggnadskontoret inte finnas kvar i sina nuvarande lägen (Stadsbyggnadskontoret 2014, s. 24).

Den höga densiteten kring den blivande stationen ligger helt i linje med det rådande stadsbyggnadsidealet som de flesta större städer, såväl i Sverige som internationellt arbetar efter. Förtättningsprojekt i anslutning till stationsnära läge framstår alltmer som det främsta vapnet mot urban sprawl, stadsutglesning, en stadsbyggnadstendens som kanske främst karaktäriseras av framväxande småhusområden med bristfällig kollektivtrafik. I Skåne har Länsstyrelsen (2010) tagit fram rapporten *Stationsnära läge* där man argumenterar för att 1000 m är det kritiska avstånd inom vilket människor kan tänka sig att cykla eller gå till en pendlingsstation. Även i arbetet till FÖP Kirseberg är avstånd till pendlingsstation av betydelse. Bl.a. konstaterar man att i stort sett hela planområdet ligger inom 1000 m avstånd från Östervärns station och därför är lämpligt som förtättningsområde (Malmö stadsbyggnadskontor 2014, s 11). Att förtätning och tät bebyggelse fått så stort gehör i kommunerna är inte orimligt. Inte minst med tanke på de många larmrapporter om global uppvärmning, blir förtättningsstrategier i stationsnära lägen ett sätt att minska behovet av bilresor och öka underlaget för kollektivtrafiken (Forsemalm 2009).

Å ena sidan tycks Hagstorp utveckling mot den täta, stationsnära staden vara högst begriplig ur ett globalt perspektiv. Å andra sidan visar grönplan och översiktsplanen 2012 att det såväl idag som i framtiden kommer finnas brist på grönområden i denna del av staden (Malmö gatukontor 2003, Malmö stadsbyggnadskontor 2013). Dagens gröna karaktär i nämns mycket sparsamt i det kommunala planeringsunderlaget. Hagstorp förbigås med tystnad i såväl grönplan (2003), naturvårdsplan (2012) och i samrådshandlingen till FÖP Kirseberg (2014). Inte sällan är det den här typen av mark som är aktuell för planläggning och förtätning, vilket kan vara problematiskt. Inte minst med tanke på att ett område som Hagstorp idag används som om det vore park eller naturmark. Resultatet blir att mellanrum som Hagstorp kan förtätas utan att det ger några avtryck i kommunens planeringsunderlag. För de boende i närområdet blir skillnaden på grönstrukturen i denna del av staden enorm. Utöver Hagstorp försvinner även kolonilotterna Lundavägen och Hagtorpsgatan och därmed de sista rester av det stora kolonilottsområde som etablerades av staden i början av 1900-talet. Kontrasten är stor jämfört med bilden man får i samrådshandlingen till FÖP Kirseberg, där inte minst etablerandet av den nya grannskapsparken och tystnaden kring Hagstorpområdet, ger intrycket av att den föreslagna strukturen innebär ett tillskott av grönmark (Stadsbyggnadskontoret 2014, s. 24-25)

Lars Böhme, projektledare för FÖP Kirseberg, tmenar att i det aktuella fallet måste göras en avvägningen mellan de olika behoven. I fallet med Hagstorp anser han att det är rimligt att området tas i anspråk för den blandade staden. En starkt växande stad som Malmö måste ta till vara på de stationsnära lägen som finns att tillgå. Även om såväl översiktsplan som grönplan antyder att Hagstorp skulle kunna vara en lämplig lokalisering för en

framtida park, finns det enligt Lars flera skäl som talar emot en sådan utveckling, inte minst eftersom det aktuella området ligger utmed kontinentalbanan och därigenom inte skulle bli särskilt integrerat i den övriga stadsstrukturen (muntl. 140206).

En konsekvens av intentionen med den stationsnära bebyggelsen är att det alltid kommer finnas en brist på större parker i denna del av Malmö. Det är viktigt att påpeka att nordöstra Malmö idag har ett behov av en större permanent park som inte kommer försvinna om och när exploateringsplanerna realiseras. Mot bakgrund av samrådshandlingen och intervjun med Lars Böhme tycks det dock inte särskilt troligt att Hagstorp skulle avsättas som permanent parkmark. Ett alternativ till en permanent park är då att under en period etablera en temporär park i Hagstorp.

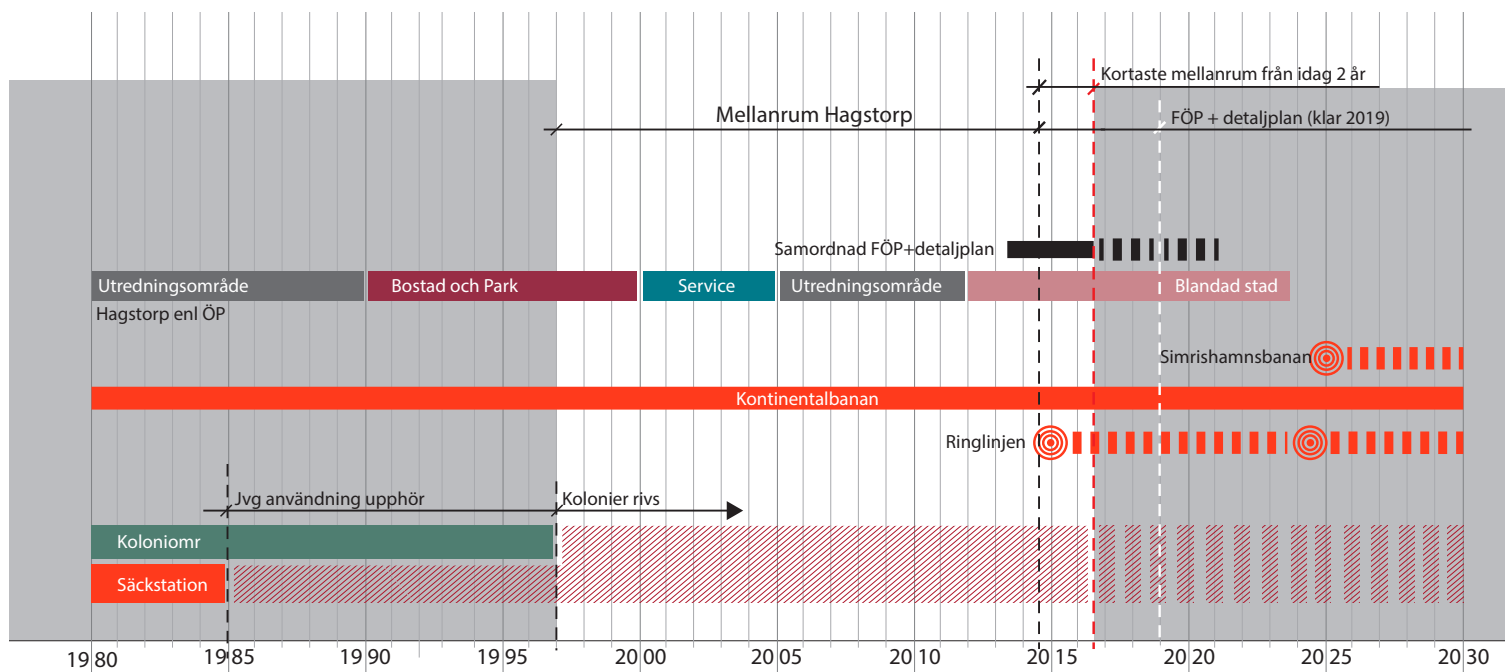
### I väntan på framtidens Hagstorp

Utvecklingen av Hagstorp som Malmös nya urbana hotspot känns onekligen nära förestående. Såväl från kommunen som från markägare finns ett stort intresse att utveckla den stationsnära bebyggelsen. Enligt markägaren finns det även ett stort intresse från olika exploatörer att bebygga den här typen av lägen (Larsson muntl. 140210). Samtidigt finns det alltid en viss osäkerhet i den process som ska leda till en ny stadsdel. Vad händer t.ex. om den planerade ringlinjen går i baklås? Hur skulle intresset för att utveckla fastigheten se ut om inte ett stationsnära läge erbjuds? Lars Böhme menar på att denna osäkerhetsfaktor naturligtvis alltid finns. Omvandlingen av Hagstorp kan av olika skäl gå väldigt snabbt eller väldigt långsamt. Förutom osäkerheten när Ringlinjen faktiskt börjar trafikeras ser han även bullerproblematik, ev markföroreningar och den framtida Simrishamnsbanan som viktiga faktorer som skulle kunna fördröja processen. Stadsbyggnadskontorets bedömning har varit att Ringlinjen skulle kunna komma igång 2015 men när den nya nationella infrastrukturplanen presenteras i april 2014 förläggs satsning till 2020-2025, dvs 5-10 år senare än vad kommunens strateger siktar på. Simrishamnsbanan, som fortfarande befinner sig i ett tidigt utredningsstadium, finns inte ens med i den nationella infrastrukturplanen som sträcker sig fram till 2025 ([www.nationellaplanen.se](http://www.nationellaplanen.se)). Frågan om hur bristen på nationella investeringar i det här fallet påverkar intresset och möjligheten att utveckla Hagstorp på kort sikt kan nog ingen svara på. Såväl hos markägare som hos kommunens planerare framstår det stationsnära läget som en mycket viktig pusselbit i utvecklingen av det framtida Hagstorp.

Förutom de många osäkerhetsfaktorer som kan göra att ett område får stå i väntläge finns det en förutbestämd kronologi i den kommunala planeringsprocessen. Såväl översiktsplanering som detaljplanläggning är demokratiska processer som följer bestämda mallar. Planprogram kan behöva utformas innan detaljplanen kan anmälas hos beslutande organ, kommunfullmäktige eller byggnadsnämnd. Vid ett normalt planförfarande ska även samråd, gransknings och antagningsskedet behandlas politiskt innan detaljplanen vinner laga kraft (PBL 2011).



**Fig. 45.** Diagram över Hagstorp livshistoria som visar på den tidigare användning, ändamål i tidigare översiktsplaner och när järnvägssatsningarna i området kan tänkas realiseras. Streckad röd linje visar, att den tidigaste tidpunkten när bygglov för Hagstorp kan ges, förutsatt att arbetet med detaljplan och översiktsplan för området löper parallellt, är under 2016. De två senaste fördjupade översiktsplaner i Malmö tog dock 4 år. Om det därefter ska arbetas fram en detaljplan, kan ett bygglov dröja fram till 2019 (vit streckad linje). Osäkerheten för när Ringlinjen och Simrishamnsbanan kan komma igång kan ytterligare försena en byggstart i Hagstorp.



Hur lång tid ett normalt planförfarande faktiskt tar är svårt att uppskatta. Förutsättningarna är olika och inte sällan dyker det upp faktorer som man från början inte var medveten om. Ulrika Lindquist, tidigare planarkitekt i Malmö stad, menar på att 1,5 år är en rimlig uppskattning från anmälan till laga kraft. Samtidigt menar hon på att det inte är ovanligt med planer där arbetet pågått under 3-4 år (e-post 140212).

Svårigheten att bedöma tidsprocessen gäller även för fördjupade översiktsplaner. Lars Böhme menar på att det kan gå så snabbt som 2,5 år om allt klaffar men tillägger att de senaste exemplen i Fortuna Hemgården och för UMAS området tog ca 4 år (muntl. 20140206). Enligt den tidsplan som presenteras i samrådshandlingen (Malmö stadsbyggnadskontor 2014) beräknas den fördjupade översiktsplanen kunna antas i januari 2016. Om trycket på att exploatera området är stort finns det dock möjlighet att samordna arbetet med FÖP, detaljplan och bygglov vilket teoretiskt skulle kunna ge en byggstart i Hagstorp under 2016. Samtidigt finns det enligt Lars Böhme en stor osäkerhet i att uppskatta när framtidens Hagstorp kommer iscensättas. Intresset för exploatering skulle mycket väl kunna svalna snabbt om t.ex. förutsättningarna för Ringlinjen förändras – ett bygglov inom 2 år kan då lätt bli till 10 eller 20 år innan det händer något i Hagstorp (muntl. 140206).

## Det juridiska landskapet

Utöver det visionära och vardagliga landskapet präglas Hagstorp av ett annat typ av landskap, ett juridiskt som reglerar vad man kan och får göra i Hagstorp. Det juridiska landskapet handlar om det regelverk som regering och kommun utformat och som på olika sätt påverkar möjligheten att skapa temporära aktiviteter i stadens mellanrum. Plan och bygglagen, miljöbalken, detaljplan är några exempel på juridiska styrmedel kommunen kan använda för att reglera användningen av marken. Översiktsplanen måste också räknas som ett juridiskt dokument, även om detta inte är ett juridiskt bindande som t.ex detaljplanen. Översiktsplanen och dess betydelse för Hagstorp har dock redan diskuterats i föregående kapitel och ingår därför inte i följande avsnitt. I det här kapitlet kommer jag även redovisa markägarens syn på temporära aktiviteter i Hagstorp och vem som skulle kunna driva och sköta en sådan anläggning.

### Lov till park

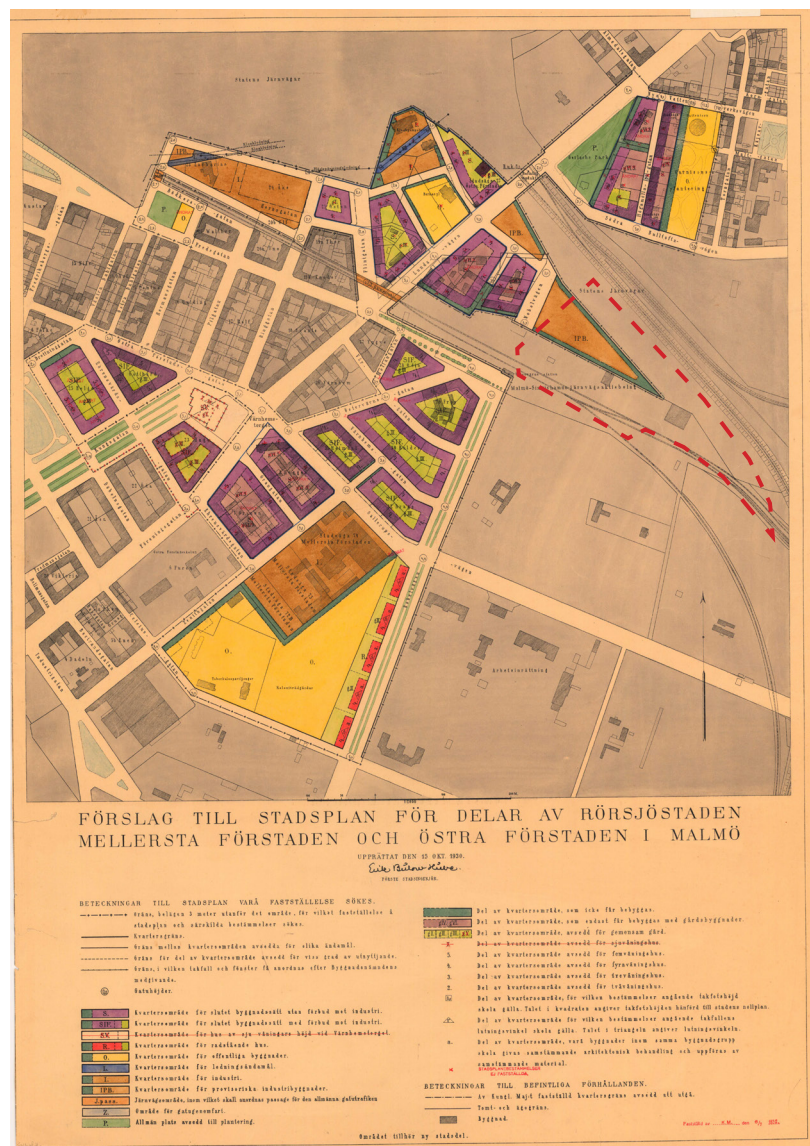
I ett tätbebyggt stadslandskap som Malmö ska all mark vara planlagd enligt plan och bygglagen (2011). Kommunens planer fungerar som ett politiskt styrinstrument, dvs genom att upprätta planer kan den politiska majoriteten styra stadens utveckling i önskad riktning. Kommunens planer kommer huvudsakligen till uttryck i en översiktsplan, där den övergripande markanvändningen inom kommunen beskrivs, samt i detaljplaner som reglerar vad och hur man får bygga inom en avgränsad del av staden. Översiktsplanen är endast rådgivande medan detaljplanen är ett juridiskt bindande dokument. Mellan dessa båda planinstrument upprättar kommunerna ofta planprogram eller som i Hagstorp, en fördjupande översiktsplan där de övergripande strategierna från översiktsplanen fördjupas. Planprogram och fördjupade översiktsplaner utgör ett viktigt underlag för det fortsatta detaljplanarbetet. Detaljplanen ligger till grund för bygglovsprövningen men bygglov kan även ges om området inte är detaljplanlagt (PBL 2011).

I Hagstorp finns, ett av de relativt få områden i Malmö som inte är planlagda. För detta område är översiktsplanen det planinstrument som kan rådge om hur platsen ska användas (muntl Westman 20140130). För delar av den västra delen finns dock en stadsplan som upprättades på 1930 talet (fig 46). Området betecknas då som *kvartersområde för provisoriska industribyggnader* och får enligt beskrivningen användas enligt följande:

*Å med IPB å stadsplanekartan betecknat kvartersområde få endast provisoriska industribyggnader, avsedda för småverkstäder och dylikt, uppföras. Byggnadsnämnden äge rätt medgiva byggnads uppförande av trä eller jämförligt material. Byggnad får icke uppföras till högre taknockshöjd är sex meter. I byggnad får bostad icke inredas. Med svart ytpunktering betecknad del av sådant kvartersområde får icke bebyggas (Bihang till Malmö stadsfullmäktiges protokoll Nr 194 1932)*

Detaljplanen redogör vilka åtgärder som kommunen kan ge lov till. Alla åtgärder kräver dock inte bygglov. I plan- och byggförordningen (2013, Kap 6) finns en uttömmande beskrivning för vilka åtgärder som är bygglovspliktiga. Lite grovt kan man säga att gränsen går mellan det gråa och det gröna. Byggnader samt mer eller mindre fasta konstruktioner som plank, murar, upplag eller parkeringsplatser kräver alltid bygglov medan gröna element som, träd, buskar och häckar inte är bygglovspliktiga. För de åtgärder som inte ryms inom det ändamål som detaljplanen beskriver kan ett tidsbegränsat lov ges. Även på icke-planlagd mark kan ett tidsbegränsat bygglov lämnas. Ett för Malmö vanligt exempel är de många tillfälliga förskolepaviljonger som står på ett tidsbegränsat lov tills dess staden ordnat fram en permanent lösning. Tidsbegränsat lov får ges i 5 år och får sen förlängas ytterligare 5 år, dvs den maximala tiden för ett tidsbegränsat lov är 10 år (PBL 2011, kap 9). PBL beskriver vidare att vid ett tidsbegränsat bygglov är det viktigt att konstruktioner utformas och anpassas efter den tid som lovet gäller. Konstruktioner bör inte rymma investeringar som kan betraktas som långsiktiga. Pålning eller gjutning av grund till en byggnadskonstruktion är enligt lagtexten inte att betrakta som tillfälliga och kan därför inte komma ifråga för ett tidsbegränsat lov (2011, s.70)





**Fig. 46.** Gällande stadsplan för Hagstorsområdet. Antagen 1930. Hagstorsområdet streckat i rött. Copyright: Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad. (xyz.malmo.se)

Tidsbegränsat lov innebär ett visst kryphål jämfört med det normala bygglovet. Alla de krav som normalt sett måste tillgodoses vid ett permanent bygglov behöver inte uppfyllas vid ett tidsbegränsat. Vilka och till vilken grad avsteg kan göras bedöms av stadsbyggnadsnämnden i den aktuella kommunen (PBL 2011, s. 70). Anna Westman, jurist på stadsbyggnadskontoret i Malmö stad, beskriver det som att det normala lovförfarandet där lämpligheten prövas, delvis sätts ur spel genom ett tidsbegränsat bygglov. I vilken mån markens eventuella föroreningar, risker eller byggnadernas tillgänglighets krav ska beaktas vid ett tidsbegränsat lov beskrivs inte närmare i plan och bygglagen utan kommer an på byggnadsnämnden att besluta om (muntl. 140130). Tanken med det tidsbegränsade lovet är att den gällande planen inte ska lägga en "död hand" över området tills dess det exploateras. I lagtexten ges ett exempel på hur ett tidsbegränsat lov kan användas för att ge ett område en tillfällig funktion.

*Vid planläggning kan aktualiteten variera för planens genomförande i olika delar. Mycket vanligt är att ett område utgör ett reservat för någon framtida trafikanläggning eller något annat allmänt ändamål. Sådana delar av samhällets struktur måste planläggas så långt i förväg, att det kan ta både 10 och 20 år innan verkställigheten aktualiseras. Under mellantiden måste marken användas på ett meningsfullt sätt. Det kan t.ex. vara lämpligt att anlägga en bollplan eller uppföra en mindre byggnad. (PBL 2011, Kap 9, s. 71).*

Möjligheten till ett tidsbegränsat lov är på sätt och vis lagstiftarens svar på att mellanrum i staden kan uppkomma. Genom det tidsbegränsade lovet skapas en viss flexibilitet i planeringen där den långsiktiga markanvändningen kombineras med de tillfälliga behov som kan uppstå i staden.

### Markföroreningar

Malmö är en gammal industristad där det på många ställen kan finnas markföroreningar behöver saneras innan marken tas i anspråk. Många av de tjänstemän på kommunen som jag intervjuat under arbetets gång har menat på att tillfälliga parker är en intressant idé för att skapa mer grönytor men att eventuella markföroreningar skulle göra det svårt för kommunen att stå som ansvarig för en sådan anläggning. Samtidigt har jag inte hittat några undersökningar som visar på att Hagstorp skulle vara förorenat utan invändningarna bygger på generella slutsatser om föroreningar i Malmö som helhet. Med syftet att förstå hur det förhåller sig med ansvarsförhållandet med markföroreningar och grönytor har jag ställt frågor via e-post till Torbjörn Håkansson, miljöinspektör och Andrea Hjärne-Dalhammar Jurist på Miljöförvaltningen, Malmö stad.

Delar av Hagstorp har som jag visat, en lång kontinuitet som koloniområde. Innan kolonierna anlades här 1911 användes området som betesmark och plantagefält. Samtidigt har järnvägar sedan slutet på 1800-talet skurit genom landskapet vilket enligt Torbjörn Håkansson skulle kunna innebära en potentiell föroreningskälla (se fig 47). Framförallt kan det finnas förhöjda halter av PAH (polycykliska aromatiska kolväten) som uppstår vid förbränning från diesel och ånglok. Längs med banvallen kan man vidare ha använt bekämpningsmedel för att hålla tillbaka växtligheten. Det kan inte heller uteslutas att utfyllnadsmassor med okänt innehåll använts i närområdet (E-post Håkansson 140317).

Generellt sett är man mycket restriktiv till att använda ett område som park om det finns misstanke eller konstaterats att det finns föroreningar. Ansvaret kring förorenad mark regleras i Miljöbalken, framförallt i 10 Kap där det bl.a. slås fast att: *Den som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som har bidragit till en föroreningskada eller allvarlig miljöskada (verksamhetsutövaren) är ansvarig för det avhjälpande som skall ske enligt bestämmelserna i detta kapitel. (MB 10 Kap, § 2).* Dessvärre är det inte alltid som en förorening kan knytas till den person eller företag som gjort sig skyldig till föroreningen. Saneringskravet blir då aktuellt först när en exploatör väljer att förvärva marken till att använda den, exempelvis som park. Att någon väljer att använda marken och upplåta den till allmänheten är emellertid inte tillräckligt för att denne ska få verksamhetsutövaransvar. Frågan är istället vilka åtgärder som görs på den aktuella marken. Exempelvis är grävning i marken ner till det förorenade djupet, en åtgärd som kan ge saneringsansvar eftersom man därigenom riskerar att sprida föroreningarna. Ytliga åtgärder på marken eller inga åtgärder alls ger inte automatiskt verksamhetsutövaransvar enligt Kap 10 i MB (E-post Hjärne-Dalhammar 140611).



**Fig. 47.** Risk för föroreningar utifrån tidigare användning, överlagring av historiskt kartmaterial. Röd skraffering indikerar större risk, där tidigare småindustrier, järnväg legat. Grön skraffering indikerar mindre risk, där användningen tidigare varit betesmark, plantage eller kolonier. Underlagskarta publicerad med tillstånd av Malmö stad via Lars GB Andersson, SLU Alnarp.



Tolkningen om vem som har ett verksamhetsutövaransvar innebär att t.ex. ödetomter och mellanrum i staden kan nyttjas av stadens invånare utan att krav på sanering kan ställas på fastighetsägaren. Eftersom ansvaret är kopplat till vilka åtgärder som görs på platsen kan det även finnas parkmark som är förorenad. Förhöjda värden kan finnas utan att användningen nödvändigtvis behöver upphöra. Ett exempel är Enskifteshagen där Gatukontoret gjort undersökningar som visar på att parken är förorenad (E-post Håkansson 140317). Här fortsätter dock barnens lek utan att så mycket som en informationsskylt satts upp som informerar om de konstaterade föroreningarna. Situationen i Enskifteshagen visar på att det inte finns några absoluta gränser för föroreningar på parkmark. Så länge inga åtgärder vidtas som kan anses bidra till spridandet av föroreningen kan inga saneringskrav ställas och leken på Enskifteshagen kan fortsätta som om ingenting hänt.

Frågan om vad en eventuell förorening i Hagstorp skulle kunna innebära för temporär användning av platsen, är hypotetisk. Det finns inga givna svar på vad som skulle accepteras utan det är upp till miljöförvaltningen att bedöma i varje enskilt fall. Tittar man på hur miljöförvaltningen faktiskt bedömer olika fall, kan man se att t.ex. tidsbegränsat lov har getts på förorenad mark men då under förutsättning att man gör vissa åtgärder. Ett sådant exempel är det tidsbegränsade bygglovet för förskolan i kv. Sofia där man lagt ut 50 cm tjockt lager grus på marken för att skydda barnen från att få i sig föroreningar (E-post, Ekander 20140204). Tillfälliga lösningar som inte innebär gräv och schaktarbeten tycks med andra ord vara möjliga för en tidsbegränsad period.

### Rädslan för ett permanent provisorium

Ibland är mellanrummen bara ett vänteläge i platsens livshistoria. En tid som präglas av väntan på nya användare och nya funktioner. Men ibland kan mellanrummet visa sig ha en stor betydelse för platsens eller områdets fortsatta livshistoria. Oswalt (se sidan 14) har genom projektet "Urban Catalyst" visat på att temporära aktiviteter kan fungera som en katalysator för stadsutveckling. Trots de många fördelarna som den temporära användningen kan ha för ett område finns det flera osäkerhetsfaktorer som gör att markägaren kan vara tveksam till temporär användning. Oswalt beskriver det som att det finns en rädsla för att inte bli av med den temporära programmeringen när man senare vill exploatera inom fastigheten.

På den södra delen av Hagstorpområdet finns redan idag temporär användning i form av byggbodar och parkeringsplats. Rolf Larsson, regionchef på Jernhusen som idag äger Hagstorp, menar att parkeringsplats är ett vanligt arrende för Jernhusen som inte brukar innebära några problem. Arrendatorerna är medvetna om att arrendet gäller för en begränsad tid och det indirekta besittningsskyddet förhandlas alltid bort, dvs. arrendatorn kan inte kräva ersättning när arrendet väl upphör (muntl. 140210). Rolf Larsson ser dock en risk med att andra typer av temporära användningar kan uppfattas som permanenta.

*Sen måste man också fundera på...hur länge ska dom finnas, de här temporära lösningarna och hur avvecklar man de temporära lösningarna. För den temporära lösningen är just något tillfälligt men det finns en tendens till att, ibland kan de temporära lösningarna senare övergå till, man tappas fokus på att det varit just en temporär lösning och det börjar komma önskemål om att permanenta de temporära lösningarna. (-----) Vi vill egentligen inte riskera att låsa tomten, därför vill vi komma igång med planarbetet så snart som möjligt och eventuella förberedande arbeten kring planarbetet i form av exploatering och då eventuellt marksanering om det nu behöver göras. Ibland kan den här temporära användningen delvis komma i konflikt med målet att snabbt få igång en permanent anläggning. (Larsson, muntl. 140210)*

Ytterligare en svårighet som Rolf Larsson är inne på är att det kan vara svårt att kommunicera till allmänheten att en funktion bara kommer att finnas till under en begränsad tid. Risken är att det bildas en opinion för att bevara den temporära parken vilket skulle kunna försvåra planerna på att bebygga fastigheten. Den kanske viktigaste delen om man vill skapa temporära lösningar är att den framtida användning står klar och tydligt kommuniceras, att det inte handlar om att det temporära kan komma att permanentas. Även Sten Göransson på Gatukontoret pekar på att det finns en problematik i att etablera tillfälliga parker på mark som i framtiden kommer användas för ett annat ändamål. Risken är att människor fäster sig vid området och att man får en folkopinion mot sig när parken måste flytta. Sten menar på att det finns en rädsla att tappa kontrollen över områdets framtid vilket ofta innebär att man väljer att invänta de permanenta planerna (Göransson muntl. 140303).

Om man trots de många farhågorna vill etablera någon form av grönska under en övergångsperiod, ser Rolf Larsson en möjlighet i den urbana odlingen, inte minst eftersom denna typ av användning skulle kunna integreras i den framtida stadsstrukturen.



*Den urbana odlingen som jag ser framför mig, exempelvis den här lastpallsvarianten, det är en urban odling som kanske skulle kunna vara här temporärt men som faktiskt också skulle kunna finnas i det permanenta läget, inne på gårdar, i de gröna lungorna eller kanske i ett stråk uppe på ett parkeringsdäck. Den användningen skulle ju kanske inte helt och hållet behöva upphöra trots att det då blir en omvandling av området, som en modern variant på de gamla kolonilotterna på något sätt. (muntl. 140210)*

Med tanke på att tillfälliga aktiviteter i stadens mellanrum är helt beroende av markägarens tillstånd borde större ansträngningar läggas på att kommunicera den tillfälliga karaktären för en temporär park. Vissa temporära användningar tycks dessutom vara svårare att etablera än andra. Det är lättare att mobilisera opinionen för att bevara en temporär park än för en temporär parkering. Hur kommunicerar man då att en park bara kommer finnas under en begränsad period? Ett förslag som Rolf Larsson nämner är att den framtida bebyggelsen representeras på platsen idag genom profiler på de tänkta byggnaderna. På det viset kan berättelsen om den framtida användningen etableras redan under mellanrumsfasen. Jag kan tänka mig många andra sätt som skulle kunna kommunicera områdets tillfälliga användning; återkommande tidningsartiklar, informationsskyltar, en genomarbetad strategi som visar vart den tillfälliga parken kan komma att flyttas etc. Även designen kan kommunicera det tillfälliga. Alltför platsspecifika anläggningar, som på Plug n play anläggningen i Köpenhamn, riskerar att uppfattas som permanenta och kan därför verka avskräckande för markägaren.

### Möjliga aktörer

Intervjun med Rolf Larsson pekar på att Jernhusen inte är helt entusiastiska inför möjligheten att Hagstorp skulle komma fungera som park under en övergångsperiod. Men det tycks inte heller vara en omöjlighet, framförallt urban odling kan vara ett möjligt alternativ för Hagstorp som skulle kunna leva vidare i den framtida, permanenta stadsbilden i Hagstorp. Förutsatt att man kommer överens med markägaren om vilken struktur som skulle kunna ta plats i Hagstorp återstår frågan: vem eller vilka skulle ha möjlighet att utveckla och driva en temporär anläggning? Enklast vore naturligtvis om Jernhusen själva skulle visa sig vara intresserade av att utveckla fastighetens gröna värde med syftet att redan nu etablera Hagstorp som framtida bostadsområde. Inte oväntat är Jernhusen inte särskilt intresserade av en sådan modell. Jernhusens affärsmodell bygger till stor del på att förvalta och utveckla mark till exploateringsprojekt. Att driva en temporär park finns varken i Jernhusens kompetensområde eller i det uppdrag företaget arbetar efter (Muntl. Larsson 140210).

En annan möjlighet är att Malmö stad går in och arrenderar marken med syftet att skapa en temporär park. Gatukontoret som svarar för driften av stadens parker skulle exempelvis kunna sörja för såväl skötsel som utvecklingsförslag för området. Enligt Sten Göransson (Muntl.140303) på Gatukontoret vore en temporär park i Hagstorp ett intressant förslag men att det finns en del administrativa gränser som gör det svårt för Gatukontoret att driva frågan. Det mest påtagliga problemet är att Gatukontorets ansvarsområde börjar och slutar med den allmänna platsmarken. Hagstorp som enligt gällande plan är, delvis kvartersmark, delvis icke planlagt, ingår inte i den allmänna platsmark som förvaltningen ansvarar för. Sten menar på att risken är stor att Gatukontoret skulle få backning om de skulle gå in och verka för parker som egentligen ligger utanför deras verksamhetsområde. I Malmö är det snarare Fastighetskontoret som skulle ha möjlighet att driva frågan. Hos fastighetskontoret saknas å andra sidan kompetensen att driva och sköta parkytor. Sten menar att

möjligheten att åstadkomma en temporär park ligger i att arbeta förvaltningsövergripande där fastighetskontoret tillsammans med gatukontoret och stadsbyggnadskontoret tar fram ett program för hur man kan hantera mark i väntan på exploatering. Ett sådant initiativ måste i så fall komma från politiskt håll menar Sten (muntl. 140303).

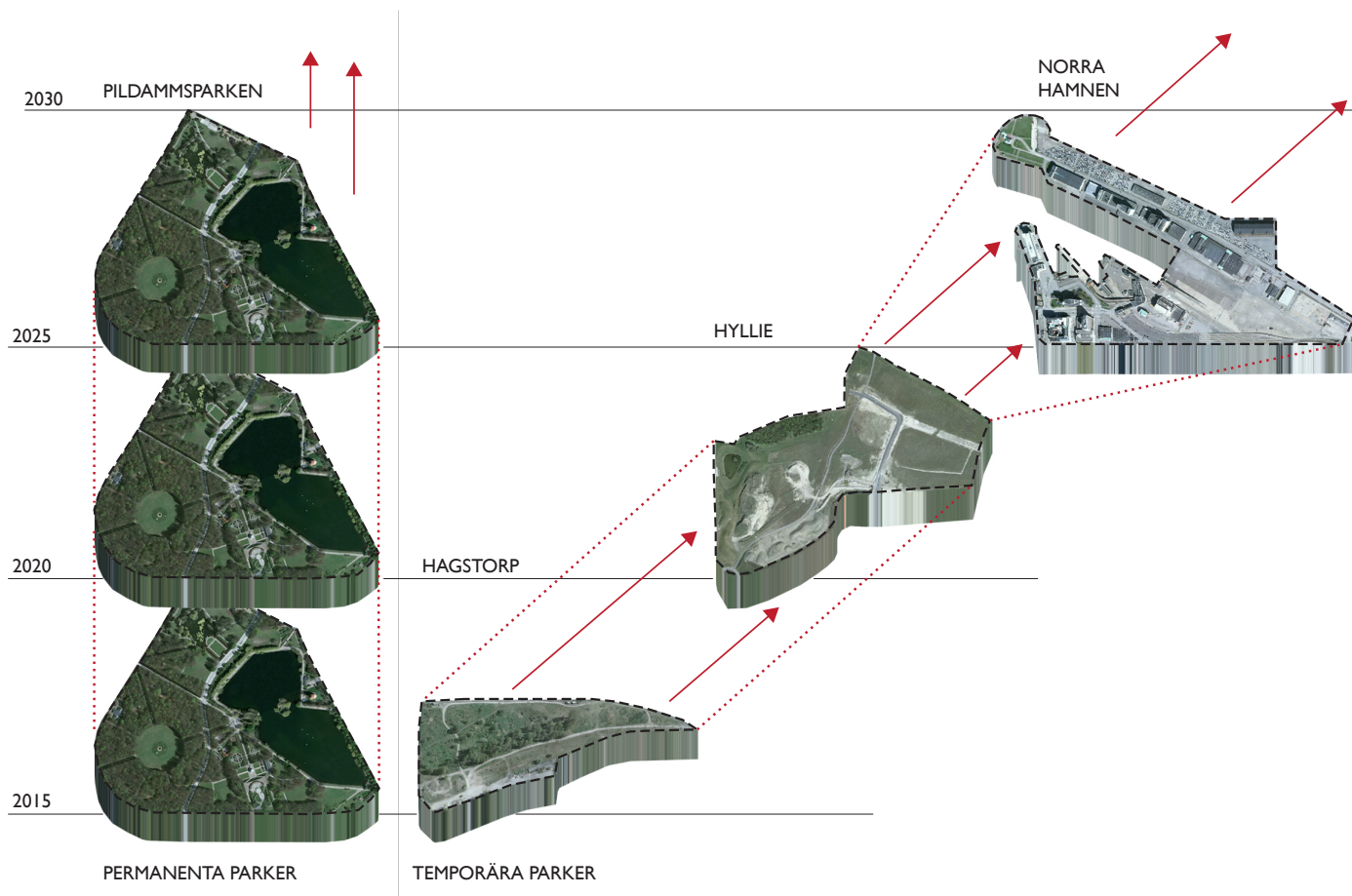
Även på fastighetskontoret delar man synen på att initiativet till temporära parker i kommunens regi måste komma från politiken men att det till stor del är en ekonomisk fråga. Enligt Rebecka Kärrholm och Viktoria Morén, jurister på Fastighetskontoret, vore det teoretiskt möjligt för Malmö stad att arrendera mark från en privat aktör med syftet att skapa ett temporär park. Trots att Malmö stad är en stor markägare har frågan om möjligheten att staden skulle kunna arrendera mark för att exempelvis tillhandahålla viktig samhällsservice väckts tidigare inom den kommunala förvaltningen. I en sammanställning över förskolans plats i det framtida Malmö förs bl.a. ett resonemang om hur man utöver den kommunala marken även skulle kunna arrendera mark från privata markägare i syfte att tillfälligt uppföra förskolepaviljonger (Arvidsson 2012). Än så länge verkar dock inte grönmark ha den tyngd att man från Malmö stads sida skulle överväga att arrendera mark för att skapa temporära parker.

En tredje möjlighet till utveckling av mellanrummets landskap kan vi hitta i några av de referensprojekt jag tittat närmare på. Såväl stadsodlingsprojektet *Prinzessinnengarten* i Berlin som *Greening the rubble* och *Gap filler* i Christchurch drivs av föreningar som till stor del bygger på ideellt arbete. I svensk kontext tycks det dock inte vara lika vanligt med föreningar som aktörer i det urbana landskapet. I Malmö har Gatukontoret gjort pilotförsök med nätverket Mykorrhiza på allmän platsmark. Mykorrhiza var en ideell organisation som under några år bedrev odling och en del pedagogiska aktiviteter i Enskifteshagen i Malmö. Försöket föll dessvärre inte väl ut. Sten Göransson beskriver det som att verksamheten gick överstyr, platsen blev mer en social mötesplats för de inblandade än en allmän mötesplats för odling. Problem med nedskräpning och andra aktiviteter som man inte kommit överens med Gatukontoret om, gjorde att försöket lades ner. Nätverket Mykorrhiza är sen en tid tillbaka upplöst (Göransson muntl. 140303).

På senare tid har det dykt upp en annan aktör med inriktning på stadsodlingsprojekt i Malmö. *Concrete farming* är tillskillnad från Mykorrhiza ett kommersiellt företag vars affärsidé är att tillhandahålla närproducerade grönsaker till stadens invånare. Enligt företagets hemsida arbetar man just nu på att få arrendera en bit mark av staden där man kan bygga Malmös första stadsjordbruk. Utöver odlingsverksamheten finns dessutom kompetens att bedriva kursverksamhet och pedagogiska projekt kring hållbarhet och ekologisk odling i stadslandskapet ([www.concretetefarming.se](http://www.concretetefarming.se)). Från gatukontoret sida är intresset stort för den här typen av verksamheter. Sten Göransson menar på att stadsodling, där en entreprenör svarar för drift och skötsel av en grönyta är mycket intressant. Diskussioner har förts på Gatukontoret om att köpa in tjänster från t.ex. Concrete farming för stadsodlingsprojekt i Lindängelund (Muntl. 140303).

En fjärde möjlig aktör är SLU i Alnarp där man sen 1980-talet genom landskapslaboratoriet bedrivit forskning på det tätortsnära rekreationslandskapet. I full skala har olika landskapskaraktärer och element byggts upp och studeras utifrån dess rekreativa och biologiska värden. Allan Gunnarsson, projektkoordinator för landskapslaboratoriet menar på att det hade varit intressant att skapa en satellit av laboratoriet i en urban miljö. En satellit i Hagstorp hade kunnat komplettera de vegetationskaraktärer som redan etablerats i Alnarp och ge kunskap om hur man kan arbeta med tex. ruderatmark i stadsnära miljöer (Muntl. Gunnarsson 140528).





## Parken i mellanrummet

**Fig. 48.** Principiell illustration över hur stadens permanenta parker kan kompletteras med provisoriska, mobila parker. Såväl Hyllie som Norra hamnen är stora utvecklingsområden som kommer bebyggas i etapper. Under tiden kan temporära strukturer fungera som katalysatorer för dessa områden. Underlagskarta publicerad med tillstånd av Malmö stad via Lars GB Andersson, SLU Alnarp.

I det här kapitlet presenteras ett övergripande förslag på hur Hagstorp skulle kunna användas som park under en tidsbegränsad period. De förutsättningar jag tidigare diskuterat, utvecklas i detta kapitel med analyser av platsens vegetation, buller, stråk etc. Analysen av platsen skulle behöva utvecklas mer än jag gör i denna uppsats, om man skulle gå vidare med tankarna på en temporär park i Hagstorp. Syftet med uppsatsen har dock varit att illustrera hur en sådan park skulle kunna utformas. Analysen av platsen håller sig därför på ett översiktligt plan. Kapitlet inleds med en sammanfattning av den tidigare diskussionen.

### Strategi Hagstorp

I utställningsförslaget till Malmös nya översiktsplan 2012 nämns ett antal strategier och målsättningar för hur man kan uppnå den gröna och täta staden. Utöver målsättningarna om att staden ska ha en mångfald av små och stora parker integrerade i stadsstrukturen och att stadsdelspark ska finnas inom 1 km från bostaden, nämner förslaget även att markanvändningen måste effektiviseras för att visionen om den täta och gröna staden ska förverkligas. Men hur kan markanvändningen effektiviseras för att gynna såväl det täta som det gröna? Gustav Aulin (2013) visar i en fallstudie av Eriksfältsgatan i Malmö att det faktiskt är möjligt att kvantitativt skapa mer grönyta samtidigt som man förtätar. Nackdelen är att en fysisk omstrukturering av området är nödvändig, d.v.s. en del byggnader måste rivas för att ge plats för den tätare och grönnare strukturen. Den effektiva markanvändning kan med andra ord ske genom en omfördelning av de rumsliga strukturerna. I den här uppsatsen utforskas ett annan strategi för effektivisering av stadens markresurser, nämligen att utnyttja tidsbundna mellanrum i syfte att skapa temporära parker. En strategi som inte bara arbetar med den permanenta fördelningen av grönområden utan även den temporära. Förutom att bidra till den totala tillgängliga grönytan i staden kan ett temporärt utnyttjande i Hagstorp vara ett sätt att minska barriäreffekter och läka samman stadens delar i väntan på att de permanenta planerna utkristalliserat sig. När väl de permanenta planerna i Hagstorp är redo att iscensättas kan de temporära aktiviteterna upprättas på nya mellanrum som befinner sig i en stadsomvandlingsprocess (se fig 48).

Möjligheten till en temporär park i Hagstorp präglas onekligen av ett visst mått av osäkerhet. Den kanske viktigaste frågan är, hur länge kan man räkna med att mellanrummet består? Svaret på den frågan är naturligtvis beroende på vem du frågar. Såväl kommunens projektledare som markägaren ser ett snabbt exploateringsförlopp framför sig, ett förlopp där de första byggloven skulle kunna ges inom ett par år. Å andra sidan finns det flera faktorer som talar för att Hagstorp kommer förbli ett mellanrum under en längre tid, inte minst det faktum att den nationella satsningen på Ringlinjen i Malmö skjuts fram till 2020-2025 eller att de senaste fördjupade översiktsplanerna i Malmö krävde 4 års arbete. Detta är bara några exempel på processer som påverkar mellanrummets livshistoria. Uppskattningar på mellanrummets längd hamnar lätt i det spekulativa. En byggstart i Hagstorp inom 2 år eller 20 år är på sätt och vis lika sannolik. I valet mellan ett långt respektive kort perspektiv tror jag ändå att investeringar på en temporär park i Hagstorp måste inriktas på insatser som antingen inte kräver att stora investeringar binds upp i marken eller hitta mobila lösningar som kan flyttas till andra mellanrum i staden. Det tidsperspektiv som jag valt att jobba efter i förslagsdelen inriktar sig med andra ord mot ett kortare tidsperspektivet, mellan 2-5 år.

Osäkerheten inför att använda mellanrummet som park ligger inte bara i tidsaspekten utan även i olika former av gränsdragningar; politiska beslut, juridiska frågor, eventuella markföreningar kan påverka möjligheten att utveckla temporära kvalitéer. Ett problem i sammanhanget är att den nuvarande markägaren ser en temporär park med viss skepsis, framförallt med hänvisning till risken att det senare kommer permanentas. Frågan om hur eventuella markföreningar skulle påverka är till stor del en politisk fråga som avgörs av miljöförvaltningen. Landskapets historia talar emot några större markföreningar med viss reservation för den gamla järnvägssträckan i södra delen av området. Hur miljöförvaltningen skulle ställa sig till temporära grönytor i Hagstorp är svårt att sia om men tidigare fall i t.ex. Enskifteshagen visar på att det finns möjligheter till temporära aktiviteter även om marken skulle visa sig vara förorenad, åtminstone så länge man inte utför några åtgärder som kan sprida föroreningen.



En viktig fråga är vem som ska driva en temporär park i Hagstorp? Den viktigaste punkten är att övertyga markägaren om de positiva följder den temporära användningen kan ha för den fortsatta utvecklingen av området. Utan Jernhusens intresse blir det i princip omöjligt att arbeta för en temporär utveckling av Hagstorp, åtminstone med den lagstiftning som finns idag. Om Jernhusen skulle acceptera eller vara positiva till en temporär park kan Gatukontoret tillsammans med Fastighetskontoret teckna arrendeavtal på hela eller delar av fastigheten. Ett intressant alternativ är att Concrete Farming etablerar ett tillfälligt stadsodlingsprojekt på platsen. Concrete farming skulle då kunna, som tidigare diskuterats, driva stadsodlingsprojekt på entreprenad till Malmö stad. Skötsel, landskapsvård, pedagogiskt arbete kring hållbarhet är andra ansvarsområden som Concrete farming säger sig vilja driva och som skulle kunna göras i Hagstorp. Ett intresse finns även från SLU om att skapa ett komplement till landskapslaboratoriet i Alnarp.

Arbetet med den här uppsatsen har inneburit att jag har fått sätta mig in i de olika gränser, lagar och regler som omger det temporära landskapet. Regelverket och den praxis man arbetar efter i kommunen har emellanåt gjort det svårt att behålla fokus på min egen vision, d.v.s. möjligheten att utveckla en temporär park i Hagstorp. Å andra sidan kan åtminstone en del av dessa begränsningar bero på bristen av en vision. Som jag tidigare varit inne på så kan visionen om den framtida användningen vara ett sätt att utöva makt. I Hagstorp saknas uppenbarligen en idé om hur platsen skulle kunna användas i väntan på det framtida landskapet. Min förhoppning är att mitt arbete kommer kunna bidra till en diskussion om en temporär park i Hagstorp, en park som åtminstone temporärt tillgodoser den brist på parkmark som alltjämt finns i nordöstra Malmö.

Utifrån de förutsättningarna jag sammanfattat här ovan, har jag valt att formulera några riktlinjer till det fortsatta arbetet med Hagstorp. Den förslag jag kommer presentera bygger dels på de studier av det vardagliga, visionära och juridiska landskap jag tidigare visat på i uppsatsen, dels på de analyser av platsens förutsättningar som redovisas på följande sidor.

Riktlinjer:

- Åtgärder och investeringar i Hagstorp måste kunna motiveras utifrån ett kort tidsperspektiv (2-5år)
- Satsa på mobila, flexibla lösningar som kan flyttas till andra mellanrum i staden.
- Utnyttja de förutsättningar som redan finns på plats (t.ex. vegetation).



**Fig 49. Vegetation**

Området utgörs huvudsakligen av tre olika vegetationskaraktärer: ruderatmarkskaraktären i söder, den öppna karaktären i norr med högt örtskikt, gamla fruktträd och trädridån däremellan. I den östra delen är ruderatmarken något mer igenvuxen. Ruderatmarkskaraktären präglas av ett begränsat vegetationstäckande med enstaka björkar och lägre örter. Bärlagret från den tidigare järnvägen (skrafferat) ger upphov till torra och magra markförhållanden. Något rikare markförhållanden finns i den norra delen (f.d. Koloniområdet) där det förutom fruktträd och högt örtskikt växer jordgubbar, doftschersmin, palsternacka och skogskornell. Trädbeståndet i mitten av området domineras av björk med inslag av poppel och lönn.





**Fig 50. Stråk och Kopplingar**

Människor rör sig framförallt i de västra delarna av Hagstorp, utmed Södra Bulltoftavägen på väg mellan Värnhem och Kirseberg. Här ligger även en cykelväg som fortsätter utmed Nobelvägen. Vägen mellan Värnhem och Kirseberg upplevs som otrygg (röd skraffering), framförallt på Södra bulltoftavägen där man har ödetomten på ena sidan och handelsverksamheter på den andra. Många använder även genvägen genom Hagstorp mellan Ellstörpsgatan och S. Bulltoftavägen. Det finns gott om hundägare som tar längre promenader i området. En passage mellan bygghandeln och ett bostadshus förbinder Hagstorp med Ellstörpsparken. Ett rikt nät av stigar går genom det höga örtskiktet i den norra delen av området.

Längst bort i det sydöstra hörnet finns ett område som bildar en kil mellan bygghandeln och kontinentalbanan (vit skraffering). Området är problematiskt såtillvida att det idag både saknar mål och rörelse. Med korrugerad och fönsterlös plåtfasad från bygghandeln på ena sidan och bullrande godståg på andra sidan blir platsen mindre trevlig att vistas på.

Området är idag mindre bra integrerat med omgivande bostadsbebyggelse. Ett undantag är bostäderna i Ellstorp som skulle ligga i direkt anslutning till områdets södra del (rosa linjer).

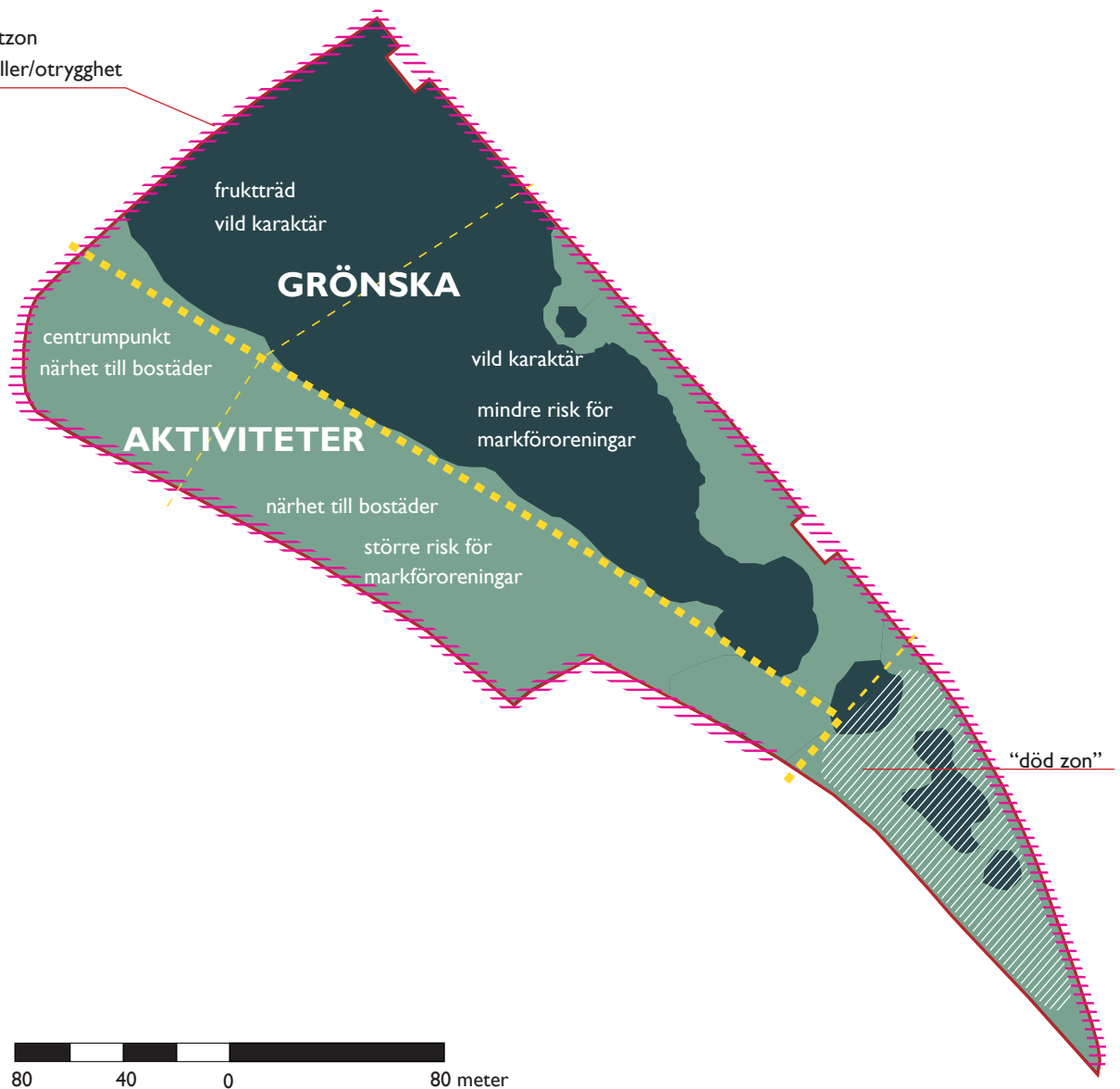


**Fig 51. Risker och buller**

Platsen omgärdas av Södra bulltoftavägen i väster och av kontinentalbanan i norr. Båda dessa transportleder genererar buller som inverkar negativt på platsen. På kontinentalbanan sker även ibland transporter med farligt gods vilket medför risker i norra delen av området (Malmö stadsbyggnadskontor 2014). Med tanke på den tidigare användningen (järnvägsområde) finns de största markföroreningsriskerna i den södra delen av området.



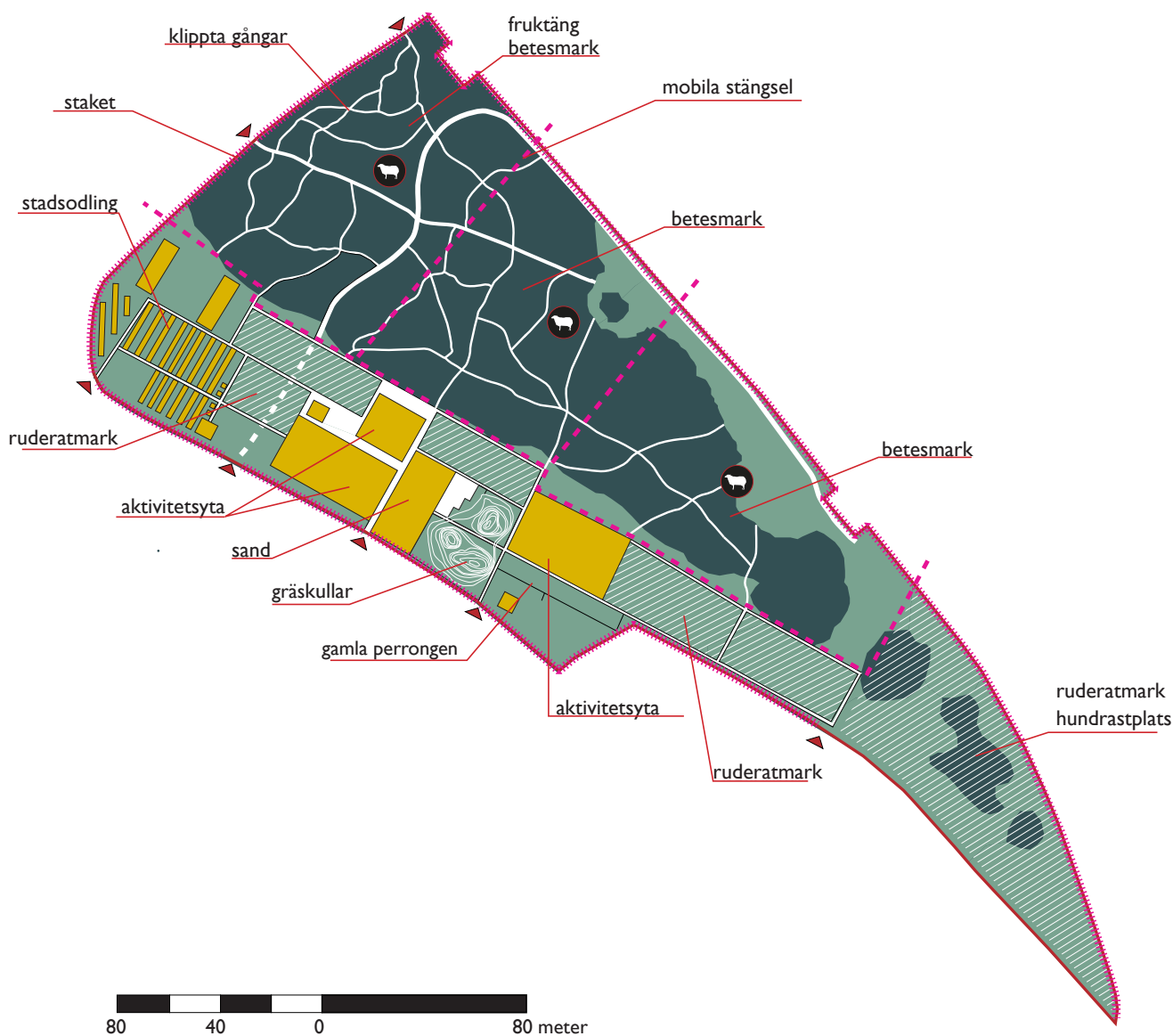
Viktig kantzon  
minska buller/otrygghet



**Fig. 52. Sammanfattande analys**

En viktig utgångspunkt är att ta till vara på den vilda och frodiga karaktär som finns på platsen idag. Grönskan finns framförallt i den norra delen, där koloniområdet tidigare låg. Risken för föroreningar är även mindre här, vilket gör det lämpligt att utveckla de gröna kvalitéerna. I den södra del är riskerna något större. Funktioner som kräver åtgärder, t.ex. grävarbeten, som skulle kunna sprida markföroreningar är därför mindre lämpliga. Närheten till bostadshusen i Ellstorp gör att området skulle kunna användas för olika

aktivitetsytor, där eventuella föroreningar i mark kan överdäckas. I områdets sydvästra hörn sammanflätas många av platsens stråk och ger möjligheter till verksamheter, t.ex. odling och café. Kantzonen på området ger idag ett skräpigt intryck (röd skraffering). Området avgränsas av ett slitet gunnebostängsel. Såväl buller som trygghetsaspekter skulle kunna förbättras av ett nytt staket.



**Fig. 53. Struktur Hagstorp**

Förslaget för Hagstorp består huvudsakligen av två delar. En vildare karaktär med fruktäng och betesmark i norr som huvudsakligen etableras genom skötselinsatser och en ordnad, delvis hårdgjord del i söder, som kan rymma en rad olika aktivitetsytor som t.ex. fotbollsplan och basketplan. Gräskullar och en stor sandyta är andra enkla och förhållandesvis billiga åtgärder som ger andra möjligheter till barnens lek. Från aktivitetsytorna löper gångar ut till betesmarken och fruktängen som inbjuder till mer ytkrävande lekar. I sydvästra hörnet finns plats för odlingsverksamhet, café, grönsaksförsäljning och möjligheter

att driva pedagogiska projekt kring mellanrummets landskap. Insprängt mellan aktivitetsytorna ligger ruderratmarkerna som både har pedagogiska/estetiska värde och bidrar till den biologiska mångfalden. I det sydöstra hörnet skapas en större sammanhängande ruderratmark som till skillnad från de övriga, får växa upp under tiden som Hagstorp fungerar som temporär park. Denna yta kan dels fungera som referensyta för forskningen om ruderratmarker på SLU, dels som pedagogiskt exempel på vad som händer med marker som inte hävdas. En annan möjlig användning är att nyttja platsen som hundrastplats.

### Hagstorp 2-5 år

Tanken på att etablera en temporär park på en yta som förr eller senare kommer att bebyggas för andra funktioner kan verka drastisk. Om man med park tänker på stora träd och buskar så är ett tidsperspektiv på 2-5 år inte idealiskt för uppbyggnad av en sådan karaktär. Träd och buskar är landskapselement som, beroende på artval och kvalité, behöver åtminstone 10-15 år av tillväxt innan de kan erbjuda några ekologiska och rekreativa värden. Det blir helt enkelt svårt att motivera den typen av satsningar när mellanrummets tid kan vara över om 5 år. Ett grönt mellanrum måste kopplas till karaktärer och verksamheter som är möjliga att skapa inom mellanrummets kronologi.

Desto bättre finns redan ett träd och buskskikt i Hagstorp som grundplåt som ger möjlighet till att skapa omedelbara landskapsupplevelser. De upptrampade stigar som idag löper genom det höga örtskiktet kan kompletteras med fler klippta gångar som under sommaren bildar en organisk labyrint. En annan möjlighet till hur man kan skapa intressanta parkkvalitéer i Hagstorp är att ha betesdjur på området. Genom att introducera betesdjur kan man dels erbjuda besökaren upplevelser genom djurens närvaro, dels rikta betesskötseln till att skapa nya spännande karaktärer. Försök med betesdjur i bl.a. Bulltoftaparken i Malmö visar på att djuren varit ett mycket uppskattat inslag i parken (Sarlöv-Herlin 2010). Betesmarken kan även flyttas runt på området under säsongen med hjälp av flyttbara stängsel. På så vis kan större delen av området vara tillgängligt för allmänheten under säsongen. Möjligheten till betesdjur måste dock utredas ytterligare.

Den lummiga karaktären på det gamla koloniområdet kontrasteras idag av den betydligt mer karga ruderatmarken i söder. Ruderatmark är en bristvara i Malmö idag. Många djur och växtarter är beroende av att det finns ruderatmark som kontinuerligt störs. I grönplanen (2003, s.113) konstateras det dessutom att inom det aktuella området finns en brist på ruderatmark. Problemet är ofta att denna typ av vegetation, trots dess många ekologiska företräden uppfattas som ovårdad och ful (Dunnett&Hitchmough 2004, s. 4). Den gamla järnvägsområdet i Hagstorp upplevs idag som en ganska öppen, vidsträckt plats med en oklar funktion. Tanken med mitt förslag är att det definitionslösa tillstånd som ruderatmarken idag lider av, bryts ner, ramas in och kontrasteras av andra material, t.ex. betongtytor eller aktivitetsytor. Förhoppningen är att kontrasten mot omgivande material, ställer den kvarvarande ruderatmarken i annan dager, en dager där man uppskattar det



vackra med ruderatkaraktären. Ruderatmarken kan bli en ruderatäng på sommaren, där växter som nattljus, blåeld, strimsporre, vallmo och kungsljus självetableras eller sås in. Pedagogiken kring denna typ av mark kan också utvecklas i Hagstorp. Olika störningsmetoder t.ex. årliga bränningar av ruderatmark kan bli ett återkommande evenemang på vårvintern som lockar besökare och bidrar till förståelsen av ruderatmarkens ekologiska värde. Exempel på ett sådant årligt evenemang är Oak Savannah i Toronto High Park där man årligen bränner marken som ett sätt att bibehålla parkens öppna karaktär.

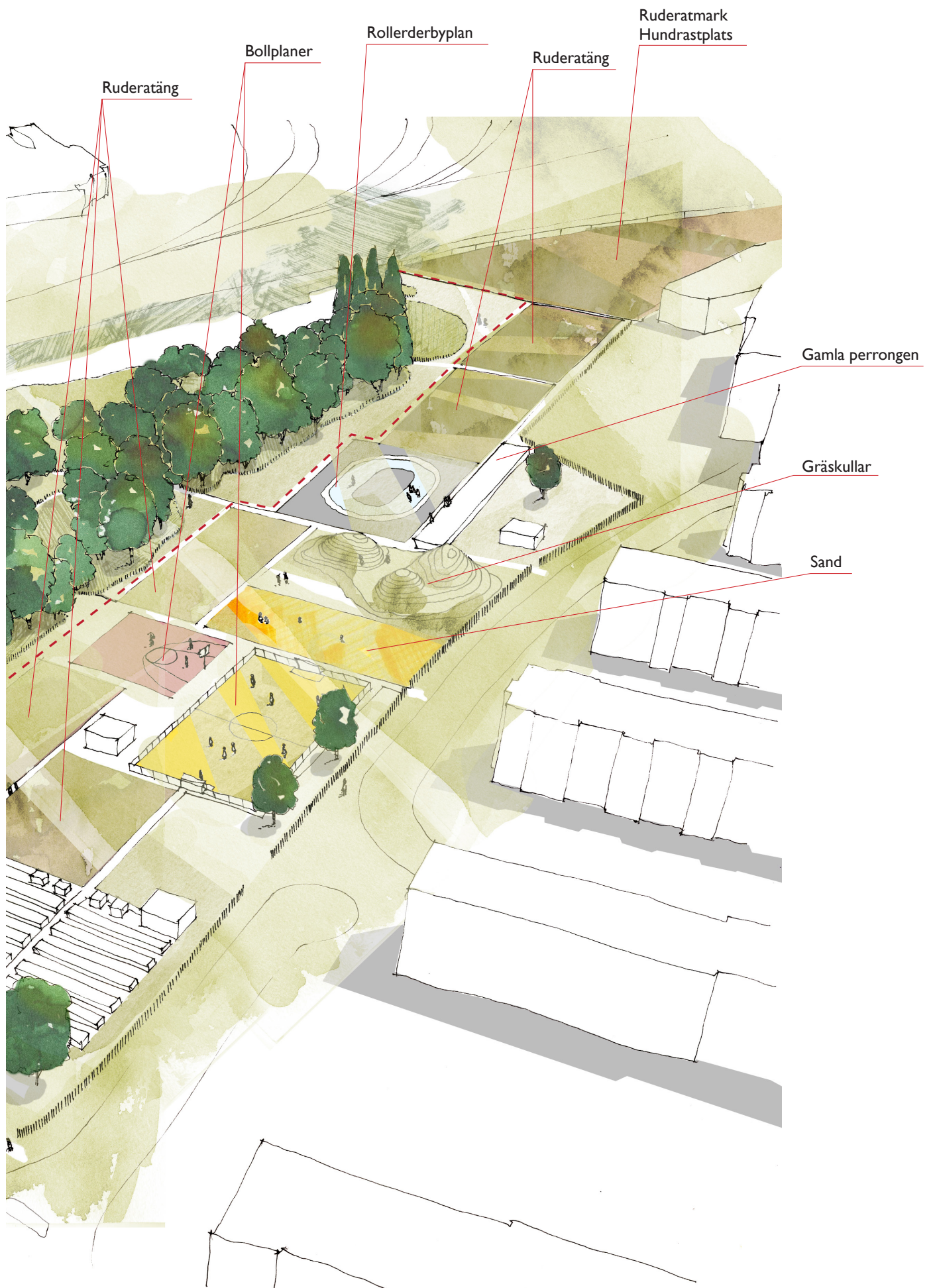
Stadsodling är en annan intressant möjlighet för temporärt utnyttjande i Hagstorp. Erfarenheterna från Prinzessinnengarten i Berlin visar på möjligheten att använda mellanrummets landskap även under kortare tidsperioder (se sidan 16f.). Med hjälp av mobila strukturer, flyttbara odlingsenheter behöver man nödvändigtvis inte binda kapital i marken utan den investering man gjort i jordbearbetning, växtföljd, gödsling etc kan följa med till andra platser i staden där man vill etablera temporära lösningar. Precis som i fallet i Berlin kan odling i upphöjda bäddar vara ett sätt att gardera sig mot eventuella föroreningar. Förutom odling av grönsaker till försäljning skulle stadsodlingen kunna rymma café samt skötsel och tillsyn av betesdjuren.

Mitt idéförslag för Hagstorp rymmer även aktivitetsytor för olika sporter. Plug n play parken i Örestad var inte riktigt vad jag hade tänkt mig, de mobila, temporära lösningar för aktivitetsytor som jag hoppades få se där lyste med sin frånvaro (se sidan 17). Tvärtom ingav parken ett permanent intryck vilket jag inte tror gagnar temporära parker på sikt. Trots bristen på mobila lösningar inspirerade parken med dessa färgstarka bollplaner och rätvinkliga struktur. Precis som i resonemanget med ruderatmarken ovan tror jag att en sådan struktur skulle passa bra in i den vildvuxna karaktär som finns i Hagstorp idag. Även om jag inte hittat något riktigt bra referensexempel på hur exempelvis en bollplan enkelt kan demonteras och monteras upp någon annanstans, är jag övertygad om att det måste gå att lösa. Alla tillfälliga evenemang runt om i staden, scenbyggen vid konserter etc., visar på att det måste vara möjligt att skapa mobila lösningar för rekreativa aktiviteter.



**Fig. 54.** Skiss Hagstorp vid etablering.  
Röd streckad linje markerar gräns för  
betesmark.









### Hagstorp 10år -

Ingen vet hur Hagstorp kommer att gestalta sig om 10 år. Kanske består mellanrummets vildvuxna ödelandskap, kanske har det stationsnära läget med högt exploateringsstal som stadsbyggnadskontoret ser framför sig redan förverkligats. Om en temporär park i Hagstorp skulle etableras utgör 10 år en viktig tidshorisont. 5+5 år är nämligen den maximala tid som ett tidsbegränsat bygglov kan ges. Många av de strukturer i form av aktivitetsytor, containrar och paviljonger för odlingsändamål som jag föreslår, kräver förmodligen ett tidsbegränsat bygglov. Ur det perspektivet skulle Hagstorp med andra ord återgå till att bli ett mellanrum igen där spåren efter de provisoriska strukturerna skulle synas under några år, för att sedan långsamt växa igen. Betesdjur, och odlingslådor skulle i juridisk mening kunna vara kvar men mot bakgrund av att t.ex. paviljonger och containrar skulle försvinna är det kanske inte så troligt att någon vill arrendera marken för att upprätthålla betet eller driva kommersiell odling. Det rimliga om mellanrummet skulle bestå under mer än 10 år är att flytta den temporära parken till en ny plats.

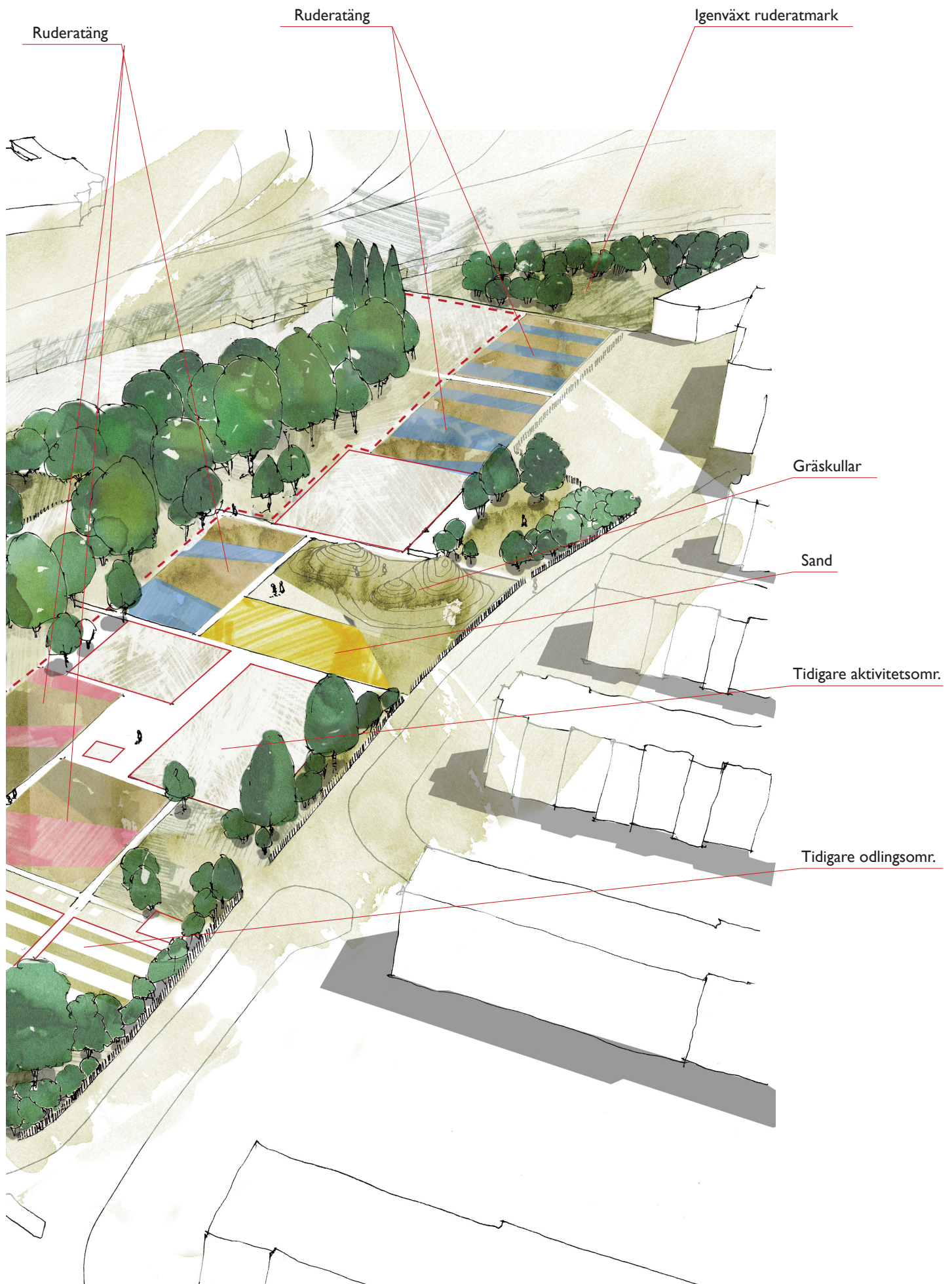
På 10 års sikt kommer även kontrasterna på den mark som betats att framhävas. Olika betesdjur har olika preferenser. Får exempelvis, är mycket selektiva i sitt bete och väljer bara de allra spädaste gräsplantor och örter. Å andra sidan är de bra på att hålla tillbaka sly i form av björnbär och slån som annars riskerar att breda ut sig över området. (Pehrson 1998, s.72). Beroende på vilka betesdjur som skulle vara aktuella kommer beteshävderna att skapa fler öppna ytor, gångar och rumsligheter som bidrar till en spännande lekmiljö. På de ytor där djuren inte betar kommer det att bildas öar av högre örter där t.ex. träd och buskar kan etableras och växa sig stora. Exempel på trädarter som klarar av att växa i ett högt örtbestånd och kan tänkas spridas in är: ask, skogslönn, sykomorlönn, sälk och hagtorn. På ruderatängarna kommer kontrasterna till uttryck i tidsintervallet mellan de olika bränningarna. Någon yta bränns bara under det första året för att sedan långsamt få växa igen, andra ytor bränns varje eller vartannat år. Tillsammans skapar de ett pedagogiskt landskap som visar på kvalitéer och möjligheter med olika hävder.

Förr eller senare kommer dock intentionerna i den fördjupade översiktsplanen att förverkligas. I samrådsunderlaget finns ingen indelning av etapper som anger vilka områden som kan bli aktuella för exploatering först. Däremot beskrivs betydelsen av Östervärns station och att det vore önskvärt att kvarteren närmast station i första hand planläggs (Malmö stadsbyggnadskontor 2014, s 43). Det skulle för Hagstorps del innebära att den nordvästra delen av området där många av fruktträden idag står, skulle vara aktuell som en första etapp. De flesta investeringar i form av aktivitetsytor som jag skissat på ligger i den södra delen. Med andra ord finns det en möjlighet att dessa funktioner skulle kunna vara kvar även när byggandet av den första etappen påbörjats.



Fig. 55. Skiss Hagstorp 10 år.  
Rödmarkerade ytor visar på funktioner  
som flyttats eftersom det tidsbegränsade  
bygglovets löpt ut.





## Diskussion

*Tillbaka i Hagstorp igen. Byggnadsarbetet på kv Vidar börjar lida mot sitt slut och byggnadsbodarna är snart redo att flyttas till nästa byggprojekt. En stor hög av schaktmassor har lagts upp bredvid bodarna och ger, för den våghalsige, en vacker utsikt över Hagstorp. Gullriset bildar nu en massiv matta av blomning. Ståendes mitt i gullrishavet är man nu, i mitten av augusti, helt omsluten av örter och blomning. Frukterna på träden börjar långsamt att mogna. Möter joggare och enstaka hundägare som jag växlar några ord med. Konstigt nog inga barn som leker här (Fältanteckningar, observation 20140821).*

Med siktet inställt på den här uppsatsen har jag under ett års tid gjort besök i Hagstorpsområdet. Ännu ett år i mellanrummets livshistoria läggs till handlingarna. Ännu ett år har gått för en plats som bidar sin tid, sin framtida användning. Landskapets väntan på framtiden innebär emellertid inte att området står öde och innehållslöst. Vardagslivet, med hundpromenader, jogging och fruktplockning kommer fortsättningsvis ta plats till den dag då området stängslas in och blir en byggarbetsplats. Tanken med mitt idéförslag har inte varit att ersätta dessa informella aktiviteter med ett traditionellt parkprogram. Snarare har ambitionen varit att integrera dessa aktiviteter i en struktur där de kan leva vidare, samtidigt som fler kan få upp ögonen för Hagstorps rekreativa kvalitéer. Möjligheten till att skapa den här formen av temporära parker är till stor del beroende av markägarens intresse och välvilja. I dagsläget saknar svensk lagstiftning den typen av incitament som sätter press på markägaren att hitta temporära lösningar på mark som väntar på exploatering. I Nederländerna finns en annan typ av lagstiftning där man i vissa fall prioriterar användningen av platsen framför ägandet. Kanske finns det anledning att titta närmare på olika modeller som kan skapa större flexibilitet i markanvändningen. I en tid då vi förväntas bo allt tätare, där konkurrensen om utrymmet i städerna blir allt hårdare och där grönskan blir allt mindre, är det inte rimligt att låta städernas mellanrum ligga öde i år eller decennier.

Det kan dock verka lite ironiskt att arbeta fram en illustration på hur man skulle kunna nyttja ett mellanrum som Hagstorp nu när mellanrummets tid snart kan vara förbi. Samtidigt är det en av poängerna med mitt arbete. Det är väldigt svårt att sia om när visionerna kommer materialiseras i landskapet. Vad tänkte egentligen de koloniägare i Hagstorp som i slutet av 90-talet tvingades bort från sina stugor? Med undantag för tiden då Hagstorp fungerade som upplagsplats till byggandet av Öresundsförbindelsen, hade kolonierna lika gärna kunnat vara kvar. Vad trodde den dåvarande markägaren skulle ske? Eller kommunens planerare? Vad de än tänkte sig, trodde nog ingen att Hagstorp skulle förbli öde i minst 20 års tid. Sett i backspegeln är det lätt att gräma sig över vilken resurs Hagstorp hade kunnat bli för nordöstra Malmö om man bara känt till dess verkliga tidshorisont. Dessvärre tycks mellanrummets tidshorisont ofta befinna sig nära vilket i och för sig är förståeligt. Vilken investerare hade varit intresserad av mark som förväntades exploateras om 20 år? Att tidshorisonten alltid tycks befinna sig nära är å andra sidan inte ett skäl till att låta marken ligga för fåfot. Med hjälp av flexibla och mobila strukturer är det möjligt att använda strategisk mark även om det bara gäller för ett par år. Med hjälp av betesdjur kan skötseln drivas utan att kapital i form av dyra träd och massplanteringar behöver investeras och bindas i marken. Arbetet med stadens grönmärk behöver inte bara handla om att detaljplanesäkra allmän platsmark som permanenta parker, även temporära parker som flyttas runt mellan stadens mellanrum kan bidra till Malmö stads vision om den gröna och täta staden.

## Litteratur:

Arbetet Nyheterna, (19960411)

Arvidson, Kristoffer, 2012. Förskolans plats i den framtida staden – underlag för strategiskt arbete med utbyggnaden av förskolor i Malmö stad. Malmö stadsbyggnadskontor.

Aulin, Gustav. Tätare och grönnare - En fallstudie längs Eriksfältsgatan i Malmö. Examensarbete i landskapsplanering, Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp.

Bowring, Jacky & Swaffield, Simon, 2013. Shifting Landscapes In-between times. Harvard Design Magazine 36. s. 96-105.

Corner, James, 2004. Terra Fluxus. I: Waldheim, Charles (red.) The Landscape urbanism reader. New York, Princeton Arch. Pr.

Cuppers, Kenny & Miessen, Markus, 2002. Spaces of uncertainty. Wuppertal, Verlag Müller & Busmann.

Dunnett, Nigel & Hitchmough, James (red.) 2004. The dynamic landscape. London, Taylor & Francis.

Fjendbo Möller, Lars (red.) 2013. Guide to new architecture in Copenhagen. Köpenhamn, DAC.

Forsemalm, Joakim, 2009. Innerstadens mellanrum och dess potentialer – exemplet Långgatorna. I: Saltzman, Katarina (red). Mellanrummens möjligheter – Studier av föränderliga landskap. Stockholm, Makadam.

Hedar, Emma & Tykesson, Tyke, 2005. Kulturmiljön kring Värnhem. Malmö stadsbyggnadskontor.

Hägerstrand, Torsten, 1991. Om tingens vidd och tingens ordning. Stockholm, Byggeforskningsrådet.

Högdahl, Elisabeth, 2003. Göra gata – Om gränser och kryphål på Möllevången och i Kapstaden. Hedemora, Gidlunds förlag.

Loughran, Kevin, 2014. Parks for profit: The High Line, Growth Machines and the Uneven Development of Urban Public Spaces. City and Community 13:1

Länsstyrelsen i Skåne län, Skånetrafiken, Region Skåne, Trafikverket, 2010. Stationsnära läge.

Malmö stadsbyggnadskontor, 1980. Generalplan för Malmö 1980.

Malmö stadsbyggnadskontor, 1990. Översiktsplan för Malmö 1990.

Malmö stadsbyggnadskontor, 2000. Översiktsplan för Malmö 2000.

Malmö stadsbyggnadskontor, 2005. Förstudie Järnvägsverkstäderna – Hagstorp.

Malmö stadsbyggnadskontor, 2006. Aktualisering och komplettering av Malmö översiktsplan.

Malmö stadsbyggnadskontor, 2012. Naturvårdsplan för Malmö stad – områdesbeskrivningar.

Malmö stadsbyggnadskontor, 2013. Översiktsplan för Malmö 2012. Utställningsförslag.

Malmö stadsbyggnadskontor, 2014. Samrådshandling för översiktsplan för del av Kirseberg.

Malmö gatukontor, 1986. Förslag till grönpå för Innerstaden.

Malmö gatukontor, 2003. Grönpå för Malmö 2003.

MB, Miljöbalken, 2005. (1998:808), Stockholm, Prevent.

Németh, Jeremy & Langhorst, Joern, (under utgivning) Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land.

Nyström, L., 2001, Parker, trädgårdar och skräpmark, Urban, Stadsmiljörådets nyhetsblad, nr 34, Boverket, Karlskrona.



Olsson, Titti (red.). Hela staden – argument för en grönblå stadsbyggnad. Stad och Land nr 183, Malmö, Movium

Oswalt, Philipp, Misselwitz, Philipp & Overmeyer, Klaus, 2006. Pattern of the unplanned. I: Franck, Karen A. & Stevens, Quentin, (red.) Loose space – possibility and diversity in urban life. New York, Routledge

Pehrson, Inger, 1998. Betesmark. I: Höök Patriksson, Kristina, (red.) Skötselhandbok för gårdens natur- och kulturvården. Jordbruksverket.

Pehrsson, Per-Jan, 1986. Malmö Parkernas stad. Malmö Gatukontor

Persson, Lars, Rabe, Hedda & Schlyter, Olga, 2014. Järnvägsverkstäderna i Kirseberg med omnejd. Rapport 2013:019, Kulturmiljöenheten, Malmö muséer.

Plan och byggförordningen, 2013. (2011:338), Vadstena, Förlagshuset.

Plan- och bygglagen 2011. (2010:900), en kommentar. D. 2, kap. 9-16. Stockholm, Norstedts.

Qviström, Mattias, 2009. Nära på stad – om framtidsdrömmar och mellanrum i Malmös utkant. I: Saltzman, Katarina (red). Mellanrummens möjligheter – Studier av föränderliga landskap. Stockholm, Makadam.

Saltzman, Katarina (red) 2009. Mellanrummens möjligheter – Studier av föränderliga landskap. Stockholm, Makadam.

SCB, Statistiska centralbyrån 2010. Förändring av vegetationsgrad och grönytor inom tätorter 2000-2005. Statistiska meddelanden.

Stadsfullmäktige i Malmö, 1932. Bihang till Malmö stadsfullmäktiges protokoll Nr 194.

Sydsvenskan, (121206)

Sydsvenskan, (121231)

Udviklingsselskabet By & Havn I/S, 2010. Evaluering af PLUG N PLAY – En midlertidig og multifunktionel bylivsgenerator i Ørestad Syd.

Winter Jorgensen, Marianne & Phillips, Louise 2000. Diskursanalys som teori och metod. Lund, Studentlitteratur.

Öhlander Magnus (1999), Utgångspunkter. I: Lars Kaijser & Magnus Öhlander (red.), Etnologiskt fältarbete. Lund: Studentlitteratur.

#### Fältanteckningar

Observation i Hagstorp, 2013-09-24. Anteckningar renskrivna i mars 2014, ca 2 sidor.

Observation i Hornsparken, 2014-04-16. Anteckningar renskrivna i mars 2014, ca 1 sida.

Observation i Hagstorp, 2014-08-21. Anteckningar renskrivna i augusti 2014, ca 1 sida.

#### Internet

[concretefarming.se/om-oss/](http://concretefarming.se/om-oss/) (2014-06-12)

[gapfiller.org.nz/](http://gapfiller.org.nz/) (2014-06-02)

[greeningtherubble.org.nz/wp/?page\\_id=94](http://greeningtherubble.org.nz/wp/?page_id=94) (2014-06-02)

[malmo.se/Kommun--politik/Om-oss/Statistik/Inkomster.html](http://malmo.se/Kommun--politik/Om-oss/Statistik/Inkomster.html) (2014-05-26)

xyz.malmo.se/website/asp/Planer\_lmv.asp?PLAN=PL88 (2014-06-02)

nationellaplanen.se/wp-content/uploads/2014/03/Kontinentalbananmiljoskademaal.pdf (2014-06-04)

prinzessinnengarten.net/de/faq/ (20140625)

#### Intervjuer

Böhme, Lars, Projektledare FÖP Kirseberg (140206)

Gunnarsson, Allan, Lektor, SLU (140528)

Göransson, Sten, Landskapsarkitekt, Gatukontoret Malmö (140303)

Kärrholm, Rebecca, Morén, Viktoria, Jurister, Fastighetskontoret (140317)

Larsson, Rolf, regionchef Jernhusen Malmö (140210)

Westman, Anna, jurist, Stadsbyggnadskontoret Malmö (140130)

#### E-post

Hjärne-Dalhammar, Andrea, Jurist, Malmö stad (140611)

Håkansson, Torbjörn, Miljöinspektör, Malmö stad (140317)

Lundquist, Ulrika, tidigare planarkitekt, Malmö stad (140212)

